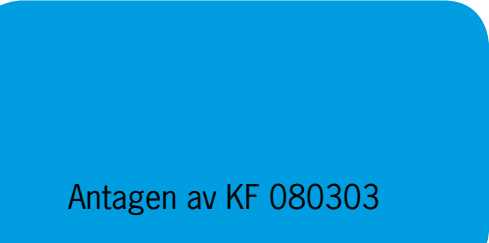




# Trafikstrategi

## Gävle kommun

### Del 1 - vision och mål



Upplaga ➔ 1.000 ex  
Tryckort ➔ Gävle april 08  
Produktion ➔ Katarina Mårtensson  
Foto ➔ Tekniska kontoret



Trafikfrågorna påverkar till stora delar gävlebornas vardag. Våra dagliga aktiviteter förutsätter oftast några former av transporter samtidigt som vi kan uppleva störningar av andras transporter.

Trafiken har också mycket stor inverkan på andra delar av samhället och samhällsbyggandet genom att ge förutsättningar för andra verksamheter och genom att ha stor påverkan på strukturen för samhällets uppbyggnad.

En stor del av våra resor, även de korta, görs med bil. Samtidigt är biltrafiken den största källan till utsläpp av CO<sub>2</sub> i stadsmiljön idag. Låter vi utvecklingen fortsätta i den riktningen har vi snart en ohållbar situation. Vi måste planera för en hållbar stad och därmed också ett hållbart transportsystem.

Trafikfrågor hanteras i en mängd olika sammanhang i kommunen. För att försäkra sig om att kommunen i dessa sammanhang utgår från en gemensam bild för trafikens utveckling har ett förslag till trafikstrategi för Gävle kommun arbetas fram. I denna del av trafikstrategin beskrivs mål och vision för den framtida trafiken i Gävle. Detta blir bland annat ett av underlagen till översiktsplanen, samtidigt som översiktsplanen blir ett första steg i den hållbara riktning som trafikstrategin beskriver.

Allmänhet och berörda instanser har givits möjlighet att komma med synpunkter både under arbetets gång och under samrådstiden.

Den första delen av trafikstrategin är klar och vi tar nu nästa steg med att fastställa de åtgärder som ska hjälpa oss att uppnå våra mål och visioner.

Gävle april 2008

**PER JOHANSSON**

Kommunalråd



Delges: § 22

Dnr 08KS14

Tekniska nämnden

Övergripande Planering

**Trafikstrategi, Gävle kommun, Del 1- vision och mål  
Beslut**

Kommunfullmäktige beslutar i enlighet med kommunstyrelsens förslag

att anta Trafikstrategin och dess vision och mål.

**Ärendebeskrivning**

Ett förslag till trafikstrategi har tagits fram som ger en gemensam inriktning för alla olika trafikfrågor. Syftet med trafikstrategin är i huvudsak: att utgöra en sammanhållande strategi för hur trafiken bör utvecklas för att man ska uppnå ett hållbart, attraktivt samhälle utifrån de tre hållbarhetsaspekterna, ekologiskt, ekonomiskt och socialt, samt att utgöra ett dokument som på ett enhetligt sätt samlar trafikfrågorna och tydliggör dessa i sammanvägningen med andra intressen i planeringen.

**Beslutsunderlag**

I kallelsen redovisas kommunstyrelsens protokollsutdrag från den 29 januari 2008 samt skrivelse från kommunledningskontoret jämte samrådsredogörelse från tekniska kontoret. Trafikstrategi , Del 1-vision och mål

Bihang 1

**Inlägg i debatten**

Lena Lundgren (s), Roger Persson (mp), Per-Åke Fredriksson (fp), Lennart Sjögren (kd), Albert J Gibbs (v), Roland Ericsson (c) ,Lena Ödeen (fp), Carina Blank (s) och Bodil Ceballos (mp) .

**Yrkande**

Lena Lundgren (s), Roger Persson (mp), Per-Åke Fredriksson (fp), Lennart Sjögren (kd), Albert J Gibbs (v), Roland Ericsson (c) och Carina Blank (s) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Justerare

TL

ML

CC

Utdragsbestyrkande

Veronica Selen

# Innehåll

## 3 → Förord

## 6-7 → Inledning

Hållbar stad = attraktiv stad  
Varför trafikstrategi i Gävle?  
Vad är en trafikstrategi?  
Strategins roll i planeringen

## 8-11 → Utgångspunkter

Trafiken historiskt  
Trender för framtiden  
Befintliga mål och pågående arbete  
Omvärldsbevakning

## 12-13 → Vision

Vision för ett hållbart transportsystem 2025

## 14-25 → Mål och indikatorer

Stadens karaktär  
Transportsystemet  
Trafikens omfattning  
Tillgänglighet  
Trygghet  
Miljö  
Trafiksäkerhet

## 26-29 → Förutsättningar för måloppfyllelse

Styrkor, svagheter, hot och möjligheter  
Gävle i regionen  
Övergripande analys av förbättringspotential  
Principer för trafik- och stadsplanering  
Insatsområden

## 30 → Konsekvenser

## 31-33 → Fortsatt arbete

Uppföljning och utveckling

## 34-35 → Sammanfattning

Bakgrund  
Vision och mål  
Förbättringspotential  
Ansvar och genomförande  
Medverkande



# Inledning

## Hållbar stad = attraktiv stad

För att utveckla en attraktiv och hållbar stad måste man ha ett helhetsperspektiv där många parter är involverade i utvecklingsarbetet. Trafiksystemet är en av flera komponenter som stöder och bidrar till utvecklingen av attraktiva städer och samhällen.

Den attraktiva staden är också oftast den hållbara staden. Hållbar utveckling definieras av den så kallade Brundtlandkommissionen: *”att utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov”*.

Ett hållbart transportsystem kan ses ur tre perspektiv; ekologiskt, ekonomiskt samt socialt (se nedan).

Man kan uttrycka det som att alla tre hållbarhetsaspekterna måste finnas med; miljön utgör ramen för vårt handlande medan ekonomin ger de nödvändiga medlen för att uppnå målet som är ”det goda livet”, den sociala delen av hållbarheten.

Alltså kan man säga att definitionen för ett hållbart transportsystem är: *”ett hållbart transportsystem tillfredställer dagens behov utan att äventyra förutsättningarna för kommande generationer att tillfredställa sina behov”*.

Genom att forma och påverka trafiksystemen i riktning mot vad människor och miljö tål, önskar och trivs med, läggs grunden även till ett mer attraktivt samhälle. Trafikfrågorna påverkar till stora delar gävlebornas vardag. Våra dagliga aktiviteter förutsätter oftast några former av transporter samtidigt som vi kan uppleva störningar av andras transporter. Trafiken har också mycket stor inverkan på andra delar av samhället och samhällsbyggandet genom att ge förutsättningar för andra verksamheter och genom att ha stor påverkan på strukturen för samhällets uppbyggnad.

Trenden är också att människan reser mer och mer både oftare och längre. Till stora delar sker dessa resor, även de korta, med bil. Samtidigt är biltrafiken

den största källan till utsläpp av CO<sub>2</sub> i stadsmiljön i dag. Låter vi utvecklingen fortsätta i den riktningen har vi snart en ohållbar situation.

För att uppnå ett hållbart transportsystem måste ”onödiga” bilresor till exempel korta arbetsresor, ersättas av gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Den ”nödvändiga” biltrafiken måste anpassas mot hållbarhet och bilberoendet måste minska, det vill säga vi måste vara öppna för alternativa bränslen och alternativa färdmedel. Transportsystemet måste gå i riktning mot effektivisering, säkerhet och effektivt markutnyttjande.

Samtidigt kan en utveckling mot ett hållbart transportsystem bara uppnås om alla hjälps åt, genom delaktighet och dialog.

## Hållbarhet



**Hållbarhet är något som är slitstarkt och kan brukas länge.  
Ett hållbart transportsystem är:**

**Ekologiskt hållbart:** säkerställer en för människan och naturen god kvalitet på vattnet, marken, luften och utvecklar den biologiska mångfalden.

**Ekonomiskt hållbart:** har en pålitlig infrastruktur som möjliggör ett konkurrenskraftigt och varierat näringsliv där kunskap och utveckling stimuleras.

**Socialt hållbart:** ger möjlighet till positiva upplevelser, ett rikt kulturliv, god offentlig service, god hälsa och där alla människor känner sig delaktiga och trygga.



”Stadens karaktär och människorna i den skapar resbehov som kräver olika trafiknät. Dessa trafiknät måste utformas och byggas med hänsyn till tillgänglighet, trafiksäkerhet, miljö och trygghet för att skapa en så god livsmiljö som möjligt för alla i staden.”



## Varför trafikstrategi i Gävle?

I Gävle hanteras trafiken i flera olika styrande dokument som alla lägger fast en inriktning för någon del av trafikfrågorna. I program för översiktsplan för Gävle stad berörs trafiken i olika inriktningsmål och ambitionerna att skapa ett hållbart transportsystem har haft stor betydelse för valet av utbyggnadsstrategi för staden. I Gävles lokala miljömål finns mål antagna för trafiken som är kopplade till inriktningsmålen ”Begränsad klimatpåverkan” och ”Frisk luft”. Det finns en Cykelplan för Gävle kommun som är ett resultat av satsningarna på att bli en bra cykelstad. En större genomgång av kollektivtrafiken har gjorts i en Kollektivtrafikutredning som bl a lett till ett nytt linjenät. Det pågår i dag arbete med att ta fram en Trafiknätsanalys, ett Trafiksäkerhetsprogram och ett Tillgänglighetsprogram för stads- och trafikmiljön. Det finns även äldre dokument som i olika grad är styrande för dagens trafik såsom Trafikplan för Gävle centrum (1991). Dessutom finns äldre studier av alternativa lösningar för trafiken i form av utredningar om spårtaaxisystem för Gävle. Detta innebär att viktiga trafikfrågor hanteras var för sig och att det saknas en sammanhållen diskussion om trafiken, dess inriktning och utveckling i framtiden.

**I Gävle behövs ett samlat grepp på trafikfrågorna med en tydlig inriktning mot ett attraktivt och hållbart samhälle vilket trafikstrategin för Gävle ska ge. Trafikstrategins huvudsyfte är således att ge riktningen mot ett hållbart transportsystem för Gävle Kommun.**

## Vad är en trafikstrategi?

En trafikstrategi beskriver den riktning som kommunen vill ge sitt arbete med trafikfrågorna de kommande åren.

Den kan även ge exempel på tänkbara åtgärder för att nå de uppsatta målen. I

trafikstrategin för Gävle tas ett samlat grepp inom trafikområdet för att se till att de åtgärder och planer som genomförs bidrar till att uppfylla de mål som har satts upp för Gävles framtida utveckling.

I Sverige finns en handbok om ”Trafik för en Attraktiv Stad” (TRAST). Handboken har tagits fram av Boverket, Svenska Kommunförbundet, Vägverket och Banverket och beskriver arbetet med att ta fram en trafikstrategi. TRAST berör sju aspekter på trafik. Dessa aspekter är Stadens karaktär (struktur och utseende), Resbehov (trafikens omfattning), Trafiknät; Tillgänglighet, Trafiksäkerhet, Miljö och Trygghet. I trafikstrategin för Gävle har mål satts utifrån TRAST:s sju aspekter på trafik. Förslag på åtgärder som kan genomföras för att uppnå dessa mål kommer däremot att sättas utifrån olika insatsområden inom trafiken. Åtgärdsförslagen är just förslag på åtgärder som leder till målen och inga löften ges att dessa åtgärder kommer att genomföras utan ger snarare en vägledning om hur arbetet kommer att bedrivas. Åtgärdsförslag och handlingsplan kommer i del två av Trafikstrategin.

## Strategins roll i planeringen

Planeringen för ett hållbart samhälle inbegriper en mängd olika intressen där trafiken är en del. Många olika intressen måste vägas samman till att bilda en helhet. Trafiken är en del av denna helhet och en trafikstrategi är ett dokument som avser foga in trafiken i sitt sammanhang.

Trafikstrategin kommer att bestå av två delar; denna del (del 1) med vision och mål och del 2 med handlingsplaner och åtgärdsprogram. Hur del 2 ser ut som dokument är ännu oklart.

**Syftet med trafikstrategin är i huvudsak tudelat:**

✓ Att utgöra en sammanhållande strategi för hur trafiken bör utvecklas för att man ska uppnå ett hållbart, attraktivt samhälle utifrån de tre hållbarhetsaspekterna

✓ Att utgöra ett dokument som på ett enhetligt sätt samlar trafikfrågorna och tydliggör dessa i sammanvägningen med andra intressen i planeringen.

## Arbetet med trafikfrågor kan delas in i tre planeringsskedet:

• **Inriktningsplanering.** Här beskrivs de övergripande förutsättningarna för och inriktningen på mark- och bebyggelsefrågorna. Kommunens översiktsplan är ett viktigt dokument i detta skede, tillsammans med bland annat trafikstrategins fördjupade och samlade bild av trafikfrågornas inriktning.

• **Åtgärdsplanering.** Omfattar de trafikplaner och åtgärdsprogram som inriktningsplaneringen pekat ut. Här tar man fram förslag på åtgärder och projekt som syftar till att målen i trafikstrategin ska uppnås. Del två av trafikstrategin är en del i åtgärdsplanen. Här återfinns dokument som exempelvis trafikplan, trafiksäkerhetsprogram och parkeringsnorm.

• **Genomförandeplanering.** Denna planering sker på projektnivå, där de i åtgärdsplaneringen utpekade projekten ska genomföras utifrån aktuella ekonomiska ramar och andra förutsättningar.

Trafikstrategin för Gävle spänner främst över inriktningsplaneringsskedet men delvis även över åtgärdsplaneringsskedet, då övergripande åtgärder och handlingsplaner för att uppnå målen presenteras i del 2. Trafikstrategin utgår från och samordnas i sitt innehåll med de inriktningar som slagits fast i Program för översiktsplan för staden.

Trafikstrategin utgör vidare ett stöd för flera kommunala processer. I arbetet med detaljplaner, översiktsplanen och fördjupningar av densamma är avsikten att trafikstrategin ska användas som ett stöd där man kan stämma av planernas konsekvenser mot den inriktning som beskrivs i trafikstrategin. Trafikstrategin blir då en del av det underlag som behövs för arbetet med den fysiska planeringen.





Hörnet Drottninggatan/N Slottsgatan, för ett halvt sekel sedan.



Tre broar i Gävle för hundra år sedan; Svängbron, Järnvägsbron och Centralbron.



Hästdroskor utanför Gävle Centralstation, tidigt 1900-tal.

**Bilderna är från Gävle Stadsarkivs samlingar.**

# Utgångspunkter

För att bättre förstå nuläget och sättet vi planerar trafiken på idag samt tiden och staden vi lever i måste vi också se tillbaka, hur ser Gävles historia och arv egentligen ut? Vi måste också titta på nuläget - hur ser det ut idag? Vad har vi redan sagt att vi vill uppnå? Vad gör andra? Vi måste också ha en uppfattning om vad det vi ser idag kan leda till i framtiden – trenderna i dagens samhälle.

Strategiarbetet tar därför sin utgångspunkt i historien, nuläget samt de trender för framtiden vi kan skönja idag.

## Trafiken historiskt

Gävle är Norrlands äldsta stad, belägen vid havet och Gavleån. Här skapade fisket, närheten till skogen, järnet och stålet förutsättningar för en stadsbildning.

Platsen var en strategisk mötesplats för omlastningar och varubyten under senmedeltiden eftersom vattenvägarna var viktiga transportleder. Fortidens landsvägar följde ofta åsryggarna.

Järnet blev efterhand alltmer attraktivt runt Östersjön samtidigt som varuhandeln expanderade, skeppsbyggandet utvecklades och den lilla medeltida fiskebyn blev en hamnstad. I början på 1700-talet etableras de första industrierna. Omkring 1850 kommer industrialiseringen av Gävle igång på allvar. Genom import av kaffeböner, kryddor och andra varor och export av järn, stål och skogsprodukter skapar de borgerliga handelsmännen tillväxt i staden. Gävle blir en av nordens ledande varvsstäder. Än i dag spelar hamnen en stor roll för Gävles tillväxt.

När det gäller bilismens frammarsch har Gävle följt samma mönster som större delen av Sverige med genombrott för privatbilismen under femtiotalet och en mycket biltillvänd stadsplanering på sextio- och sjuttioitalen, även om hela trafikplanen från 1965 aldrig blev byggd. Dåtidens planerare skapade dock breda,

lättframkomliga bilvägar med separerad gång- och cykeltrafik. Separeringen av trafikslagen ledde initialt till att olyckstalen gick ner lokalt men samtidigt började problemen dyka upp i korsningspunkter längs huvudgatorna i stället. Utvecklingen har därför på senare tid gått mot en integrering av trafikslagen och i dag fokuserar vi på ett fungerande samspel mellan trafikanterna.

Dessutom har de negativa miljöeffekterna av biltrafiken på senare tid blivit allt mer uppmärksammade. Även om bilen fortfarande är ett viktigt transportmedel är den inte längre normen för all trafikplanering utan en ökad användning av gång, cykel och kollektivtrafik uppmuntras.

## Trender för framtiden

Framtidens behov och krav på transporter, staden och samhällsplaneringen är osäker. Man kan dock se flera tecken på att vår syn på transporter kommer att förändras. Faktorer som påverkar oss i den riktningen är det stigande priset på olja, klimatfrågan, vikten av hälsan och vår syn på staden. Även på lokal nivå i Gävle finns trender som trafikstrategin behöver ta hänsyn till, ökad befolkningstillväxt, en allt äldre befolkning, ändrad arbetsmarknad och ändrade pendlingsmönster.



”We need a new way of thinking to solve the problems caused by the old way of thinking.”

Albert Einstein



### *Oljan blir dyrare*

Priset på ett fat olja har sedan hösten 2005 varit rekordhögt. Många bedömare tror också att vi kommer att få vänja oss vid dagens höga oljepriser och att priserna kommer att stiga ytterligare. Detta till följd av att förbrukningen hela tiden ökar och att nya oljefyndigheter inte upptäcks i samma takt som tidigare. Många bedömare pekar på att man inom kort (2-10 år) kommer att ha nått ”peak oil”, det vill säga det stadium där hälften av all olja som finns på jorden är förbrukad.

### *Klimatfrågan på agendan*

Senare tids väderrelaterade händelser har tydliggjort behovet av åtgärder för att minska växthuseffekten. Trots att forskarna menar att dessa händelser fortfarande ligger inom de ”normala” variationerna är de i dag ense om att temperaturen ökar på grund av växthuseffekten som är orsakad av människan och att det på sikt kommer att ge väderförändringar. Ska koldioxidutsläppen minska krävs att även transportsektorn, som står för minst 1/3 av utsläppen, tar sitt ansvar. Åtgärder kommer att krävas inom såväl teknik som planering och attitydpåverkan.

### *Hälsan blir viktigare*

Över i stort sett hela västvärlden konstaterar man i dag att människor blir allt fetare, det talas ibland om en fetmaepidemi både bland vuxna och barn. Den allt fetare befolkningen ger också ekonomiska konsekvenser då fetma står för mellan 2-8 procent av sjukvårdskostnaderna i Europa i dag. Att promenera och cykla i stället för att ta bilen för kortare transporter är ett viktigt sätt att få ”gratis” motion. Man har på senare tid även uppmärksammat att man genom den fysiska planeringen kan underlätta för dessa transportformer.

### *Satsning på attraktiva städer*

Många städer gör i dag tydliga och medvetna satsningar för att åstadkomma ”den goda staden” eller ”den attraktiva staden”. I förlängningen handlar det naturligtvis om att möjliggöra ”det goda livet”. Att städerna blir attraktiva mötesplatser ger också ekonomiska fördelar. Städer som utvecklas är de städer som satsar mer på en attraktiv miljö för människorna än på en bra miljö för företagen. Där människor trivs och vill bo kommer företagen att lokalisera sig och därmed kommer orten in i en god spiral. Transportsystemet betyder mycket för hur staden uppfattas. Trafik och stadens övriga delar är beroende av varandra och måste därför samplaneras för att nå en mer attraktiv stad.

### *Trygghet*

Tryggheten diskuteras allt mer runt om i landet. Upplevd trygghet påverkar valet av färdmedel och lusten att vistas i det offentliga rummet. Otryggheten är större på odsliga platser så den blandade och livfulla staden medverkar till ökad trygghet. En stadsdel där människor både bor och arbetar och där det är folk på gatorna stora delar av dygnet ger trygghet.

### *Fler och längre resor*

Resandet i samhället ökar enligt SIKA, särskilt bilresor och tåg- och flygresor. Till stor del beror detta på konjunkturen men även på att teknikutveckling ger bättre och snabbare kommunikationer. Bilresor ökar framförallt till handel och för alla former av fritidsresor. Tillgång till bil och oro för trafiksituationen gör även att skjutsandet av barn till olika aktiviteter och skola ökar. Även pendlingsavstånden och pendlingsviljan till arbete ökar med bättre kommunikationer. Till exempel skulle en förkortning av restiden med tåg

till Uppsala och Stockholm kunna öka pendlandet.

### *Regionförstoring och regional tillväxt*

Den regionförstoring som sedan ett par decennier tillbaka har pågått i vårt land, kommer sannolikt att fortsätta. Lokala arbetsmarknadsregioner slås samman genom att arbetspendlingen över kommungränserna ökar.

Mycket pekar mot att storstadsregionerna kommer att fortsätta växa och även i framtiden utgöra de största arbetsmarknaderna. Eftersom arbetsmarknadsregioner oftast utvecklas nära storstäder kommer detta troligtvis resultera i att Gävle kan komma att bli en mindre perifer del av Stockholms- och mälardalregionen.

### *Behov av ett nytt tänkande*

De nya förutsättningar som skissats här kommer att kräva ett nytt sätt att tänka även inom samhällsplaneringen (se citat ovan). Denna trafikstrategi tar sin utgångspunkt i dessa delvis nya förutsättningar och är ett försök till att planera för en okänd framtid i samspel med de aktörer som ska forma den.

## *Trender*

- ✓ Dyrare olja
- ✓ Klimatfrågor allt viktigare
- ✓ Hälsan i fokus
- ✓ Stadsutveckling
- ✓ Trygga miljöer
- ✓ Fler och längre resor
- ✓ Regionförstoring
- ✓ Nya tankesätt





Tre av målen:  
En god miljö....



...en säker trafik...



...ett tillgängligt transportsystem.

## Befintliga mål och pågående arbete

### Nationella och Regionala mål

Riksdagen beslutar om övergripande mål för olika sektorer. Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Den 1 januari 2007 bildades Region Gävleborg, ett samverkansorgan mellan länets kommuner och landsting. I och med detta övertog Region Gävleborg ansvaret från Länsstyrelsen att upprätta den regionala planen för transportinfrastruktur. Denna plan ska styra de regionala investeringarna så att de överensstämmer med det nationella målet och dess sex delmål.

Flera aktörer i länet verkar för att utveckla ett hållbart transportsystem för både människor och gods. För att medborgare i vårt relativt sett glesbebyggda län skall kunna arbeta och studera behövs såväl snabba kollektiva transporter som ett väl fungerande vägnät.

För miljöpolitiken har riksdagen beslutat om 16 nationella miljö kvalitetsmål och länsstyrelsen har i uppdrag att regionalt anpassa dessa till regionala förutsättningar. Länsstyrelsen ska också ge kommunerna, som har ett ansvar för att

nå miljömålen på lokal nivå, underlag och hjälpa till att sätta lokala mål och upprätta åtgärdsprogram.

De regionala miljömålen presenteras i rapporten **"Mål och förslag till åtgärder för Gävleborgs län - Miljömål 2002-2010"** (Rapport 2002:6).

20 april 2007 antog dock Länsstyrelsens styrelse nya regionala miljö mål och förväntas anta ett nytt åtgärdsprogram i oktober 2007.

Målet för Sveriges regionalpolitik är att skapa förutsättningar för en hållbar ekonomisk tillväxt. Regeringen har det övergripande ansvaret och i Gävleborg har Region Gävleborg ansvaret för samverkan och samordning kring de regionala utvecklingsfrågorna i länet. Ett tillväxtprogram för Gävleborg har tidigare tagits fram. Detta arbete sträcker sig t o m 31 december, 2007.

Inom alla dessa sektorer finns det mål som påverkar arbetet med trafikstrategin.

### Kommunala mål

Inom kommunen finns det ett antal program och styrdokument med mål och riktlinjer som också påverkar arbetet med trafikstrategin. Hänsyn måste tas till alla dessa mål och riktlinjer. I vissa fall kan även motstridigheter förekomma.

#### De dokument som främst berör arbetet med trafikstrategin är:

- ✓ Vision 2010
- ✓ Gävle kommuns lokala tillväxtprogram
- ✓ Gävle kommuns lokala miljö mål
- ✓ Program för översiktsplan staden

Till detta kommer ett antal kommunledningsmål (inriktningsmål) och nämndmål för verksamheten som utgår från ovan nämnda dokument.

### Genomfört och pågående arbete

Ett av syftena med trafikstrategin är som beskrivits tidigare att ta ett helhetsgrepp på trafikfrågorna i kommunen. I detta arbete ingår också att ta tillvara på den erfarenhet och kunskap som man samlat på sig genom tiderna i form av utredningar, program, planer och projekt. Bland de viktigaste som genomförts på senare tid och används eller ska användas som underlag för trafikstrategiarbetet kan nämnas:

#### ✓ Resvaneundersökning RVU 06

För att kartlägga resandet i Gävle genomfördes i oktober 2006 en resvaneundersökning där 7.200 enkäter skickades till gävlebor. Enkätsvaren har sammanställts i en rapport; Resvanor i Gävle 2006.

#### ✓ Översiktsplan för staden

Arbetet med den nya översiktsplanen (ÖP) för staden inleddes med att ta fram underlag för bland annat trafik. ÖP-arbetet pågår fortfarande och samordnas med arbetet med trafikstrategin.

#### ✓ Trafiknätsanalys

Under 2004-2005 arbetades grunden till en trafiknätsanalys fram i Gävle. I den ingår en analys av de olika fysiska trafiknäten m a p anspråk, funktion och kvalitet.

#### ✓ Kommunalt Trafiksäkerhetsprogram (KTP)

KTP syftar till att ge riktningen på det kommunala trafiksäkerhetsarbetet (mål och åtgärder) inom en viss tidsperiod. Ett nytt KTP ska tas fram men detta arbete inväntar trafikstrategin.

#### ✓ Cykelplan

Som ett resultat av kommunens satsningar på cykeltrafik på 1990-talet togs en plan för utbyggnad av kommunens cykelvägnät fram, cykelplan 1994. En översyn och omarbeting av denna cykelplan ska ske under 2007-2008.

## Mål

### Det övergripande målet preciseras i sex delmål:

- ✓ Tillgängligt transportsystem
- ✓ Hög transportkvalitet
- ✓ Säker trafik
- ✓ God miljö
- ✓ Positiv regional utveckling
- ✓ Jämställt transportsystem

I arbetet med Trafikstrategin har vi tagit till vara den kunskap och erfarenhet som samlats genom tiderna i form av utredningar, program, planer och projekt.

#### ✓ Bypad revision

Under våren 2006 genomfördes en utvärdering av Gävle kommuns cykeltrafikarbete som resulterade i en rapport, Bypad-revision av Gävles arbete med cykeltrafik. Den revisionen pekar på att infrastrukturen är bra för cykeltrafiken men informationen är sämre.

#### ✓ Kollektivtrafikutredningen

I augusti 2004 infördes ett nytt linjenät för stadsbusstrafiken i Gävle. Denna omläggning föregicks av en omfattande kollektivtrafik och linjenätsutredning.

## Omvärldsbevakning

Arbetet med att utforma trafik- eller transportstrategier för långsiktigt hållbara transportsystem pågår både i Sverige och utomlands. I detta kapitel ges en översiktlig bild av det arbete som pågår.

### Nationellt arbete

I mitten av 90-talet fick begreppet miljöanpassat transportsystem, MaTs, särskild spridning då ett samarbete initierades mellan ett flertal myndigheter och andra aktörer inom transport- och miljöområdet. Samarbetet resulterade i en samsyn om vad ett hållbart transportsystem är, hur det kan se ut och vad som måste göras för att nå dit. Ett flertal rapporter rörande detta

har tagits fram av Naturvårdsverket.

TRAST, trafik för en attraktiv stad, är ett hjälpverktyg för kommuner som vill arbeta fram en trafikstrategi. Syftet med TRAST är att vägleda planerare och beslutsfattare i processen med att ta fram och förankra en kommunal trafikstrategi, anpassad efter den egna stadens förhållanden.

Malmö, Lund och Växjö är exempel på städer i Sverige som hittills utarbetat kommunala transport/trafikstrategier, andra exempel är Eslöv, Borlänge och Karlstad. Arbeta pågår, när detta skrivs, i ett stort antal andra kommuner.

### Internationellt arbete

Transportstrategier, eller så kallade urban transport master plan är mer vanliga i Europa än i Sverige. Inom EU har det diskuterats om det ska bli obligatoriskt för städer över 100 000 invånare att utarbeta så kallade SUTP:s, sustainable urban transport plans (transportstrategier), den 13 jan 2006 togs dock ett beslut att inget obligatorium skulle införas, men att EU ska stödja och påskynda arbetet med hållbara transportplaner för städer. Med anledning av en eventuell ny förordning och diskussionen om förslaget har en arbetsgrupp bildats inom Eurocities/Access. Arbetsgruppen för hållbar transportstrategi leds av staden Grenoble och syftet är att samla

goda exempel på transportstrategier från städer inom EU gemenskapen och sprida dessa.

Många städer runt om i Europa har eller håller på att arbeta fram strategier för att hållbart transportsystem. Hittills har mer än 70 franska städer tagit fram transportstrategier. Grenoble är en av dessa. I Österrike har arbete bedrivits, bland annat i huvudstaden Wien.



I augusti 2004 infördes ett nytt kollektivtrafiknät i Gävle. Omläggningen föregicks av en omfattande kollektivtrafikutredning.

# Vision



I detta kapitel presenteras en vision för ett hållbart transportsystem i Gävle år 2025. Visionen består av en övergripande del som ger en samlad bild av hur Gävle ser ut år 2025, samt delvisioner kopplade till olika aspekter som rör transportsystemet.

Vi har valt att använda TRAST:s sju aspekter på trafik; stadens karaktär (struktur och utseende), trafikens omfattning (resbehov), trafiknät, tillgänglighet, trafiksäkerhet, miljö och trygghet, som utgångspunkt för visionens olika delar. I faktarutan nedan följer en kortfattad beskrivning av var och en av aspekterna.

## TRAST



**Stadens karaktär** - den struktur som beskrivs av stadens byggnader, gator, vatten, parker och grönstråk tillsammans det sociala livet, mötesplatser, tillgänglighet till kultur, handel och fritidsaktiviteter med mera påverkar stadens karaktär och dess attraktivitet.

**Trafiknät/Transportsystem** - I staden finns nät av gator, vägar och spår för olika trafikslag, gående, cyklister, kollektivtrafik, bilar, gods och utryckningstrafik och även punkter inom och mellan dessa där man kan göra byten mellan eller inom transportslagen. Hur dessa nät och bytespunkter hänger ihop bildar stadens transportsystem.

**Trafikens omfattning** - trafikens storlek i tid och rum. Beskrivs i termer av när var hur och varför man reser.

**Tillgänglighet** - den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och

de aktiviteter som de har behov av i samhället. I trafiksammanhang används ofta restiden mellan olika geografiska punkter som ett övergripande mått på tillgänglighet.

**Trygghet** - avsaknad av oro för att drabbas av brott eller olyckor. Upplevd olycksrisk resp. våldsrisk påverkar upplevelsen av trygghet.

**Trafiksäkerhet** - bestäms av de risker trafikanterna utsätts för. Risken består av delarna sannolikhet och konsekvens.

**Trafikens miljöpåverkan** - transportsystemet påverkar miljön vid dess byggande, drift, underhåll och uthållning samt vid systemets användning, av trafiken. Transportsystemets miljöproblem innebär förluster i välbefinnande och hälsa för människan samt påverkar i övrigt djur samt natur- och kulturmiljöer negativt.

## Vision för ett hållbart transportsystem år 2025

Gävle är en växande, attraktiv och hållbar stad som uppskattas av stolta gävlebor och nöjda besökare. Transporter är en del av det dagliga livet och bidrar till människors livskvalitet. I Gävle utvecklas transportsystemet ständigt i en mer hållbar riktning. Personer och gods transporteras miljövänligt och effektivt i hela kommunen.

### ➔ Stadens karaktär

Gävles väl kända parker, alléer, åar och havskontakt ger staden dess identitet. Historien går att följa i byggnader och gatunät, såväl i centrala staden som i stadsdelarna och de mindre tätorterna. Gävle är navet i regionen för kunskap, kultur, handel och service och det är "nära" till allt.

### ➔ Transportsystemet

Det är lätt att ta sig till och från Gävle och att förflytta sig inom Gävle. De olika trafiknäten är väl integrerade för hela resan genom goda bytes- och omlastningsmöjligheter. Gång-, cykel- och kollektivtrafik – liksom andra miljöanpassade transportmedel är prioriterade, vilket gör det möjligt att uppnå det hållbara transportsystemet.

### ➔ Trafikens omfattning

I Gävle är man inte beroende av bil. Det finns goda möjligheter att säkert ta sig fram kollektivt, till fots och med cykel. Det finns även goda förutsättningar för företagen att effektivisera sina transporter. Detta gör att gång- och cykeltrafiken samt kollektivtrafikresandet har ökat och att omfattningen av motorfordonstrafiken har minskat.

### ➔ Tillgänglighet

Gävle är tillgängligt för alla. Samhället är planerat så att tillgängligheten särskilt för gående och cyklister samt med kollektivtrafiken är god. Äldre, barn och funktionshindrade är normgivande.

### ➔ Trygghet

Alla boende, besökande och verksamma, oavsett ålder och kön, känner sig trygga och vågar ta del av vad kommunen har att erbjuda. Miljön inbjuder till nyttjande av gator, torg och parker – man ser och man syns.

### ➔ Miljö

Trafikens negativa effekter på miljö och hälsa – såsom klimatpåverkan, luftföroreningar och buller – har reducerats kraftigt. Andelen motorfordon som drivs med miljöanpassade bränslen har ökat då det finns goda möjligheter att använda sådana i Gävle.

### ➔ Trafiksäkerhet

Ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i Gävle. Utformningen av trafikmiljön är anpassad till detta med fokus på de oskyddade trafikanterna. Antalet olyckor i trafiken har reducerats kraftigt.



# Mål och indikatorer

Visionen är en drömbild av hur Gävles framtid för trafiken skulle kunna se ut. Den ger riktningen till vad man vill uppnå, men den ger inte så mycket vägledning till vad som ska prioriteras för att uppnå ett hållbart transportsystem i Gävle. Visionen måste därför brytas ner i ett antal mål.

Dessa mål ska vara **SMART**:a, det vill säga **specifika, mätbara, ambitiösa, realistiska** och **tid-satta**. De ska dessutom ha koppling till visionen.

I detta kapitel presenteras de mål som satts för Gävle. I vissa fall kan inte målet mätas direkt utan någonting som speglar i vilken riktning man är på väg måste mätas i stället. Dessa andra mätbara delar kallas indikatorer. Indikatorerna kan i ett senare skede användas som mål i åtgärdsprogram för olika delar av trafiksystemet.

Även målen är indelade efter TRAST:s sju aspekter på trafik. Texten om mål och indikatorer beskriver vad som ska uppfyllas för att målet ska anses vara uppfyllt. Mått är satta för både 2015 och 2025. För en kort sammanställning av alla mål se bilaga 1.

## Stadens Karaktär, nuläge

Det är svårt att kvantifiera stadens karaktär i termer av mätbara mål för önskvärd utveckling. Det handlar om att utveckla stadsstruktur, stadskaraktärer och trafikmiljöer i en hållbar riktning. Det ska vara en struktur som ger god tillgänglighet med ett totalt

sett litet behov av transporter samtidigt som det ger attraktiva och väl-fungerande tätorter och stadsdelar.

Gävle är en stad med cirka 92 000 invånare i dag. I Översiktsplan för Gävle stad antas en befolkningsökning med 10 000 invånare till 102 000 fram till år 2025, det innebär cirka 5 000 fler hushåll än i dag. För att klara denna utveckling måste en beredskap finnas i översiktsplanen för cirka 7 000-8 000 nya bostäder samt ett antal nya arbetsplatser.

Det är viktigt att dessa nya bostäder och företag placeras på ett sätt som gör att behovet av att resa/transportera blir så litet som möjligt eller att möjligheterna att resa/transportera med andra färdmedel än bil blir så bra som möjligt.

Översiktsplanen för Gävle stad (ÖP) är en viktig del i denna planering.

I programmet för ÖP har därför tre utbyggnadsriktningar pekats ut där utbygg-

naden av nya bostäder ska ske till största delen.

### Dessa är:

- ✓ I den centrumnära staden (inom 5 km från centrum)
- ✓ Längs kollektivtrafikstråk
- ✓ I vattennära lägen

Detta är till stor del för att ett hållbart transportsystem ska kunna uppnås men även för att skapa attraktiva boendemiljöer.

En mindre del av de nya bostäderna kan också placeras på den tätortsnära landsbygden och i orter på kommunens landsbygd.

Vid sådana etableringar är det ändå viktigt att försöka kollektivtrafikförsörja området eller skapa bra kopplingar till befintlig kollektivtrafik.

I dag har Gävle en relativt samlad bebyggelse i tätorten. De flesta bostäderna ligger inom fem km från centrum, bekvämt cykelavstånd.

## Stadens karaktär

Mål 1: Staden täthet ska öka.

Mål 2: Nybyggnation ska göras i anslutning till befintlig kollektivtrafik.

Mål 3: Antalet besökare till centrum ska öka.

Gävleborna upplever det som att det är nära till det mesta. Gävle är också en relativt platt stad.

Gävle är även en havsstad trots att detta i dag inte är så väldigt tydligt. Att öppna upp Gävle mot vattnet är därför också en viktig ambition i planeringen.

Gävle är också en grön stad. I parkerna och längs åarna samt i naturen hittar många den ro som så väl behövs. Att göra detta möjligt för alla är något som är viktigt samtidigt som en förtätning av staden är nödvändig för att minska behovet av resor.

Gävle ska också vara en levande och attraktiv stad. Stortorget och centrum spelar en viktig roll då detta är Gävlebornas vardagsrum. Det är här man skapar möjlighet till spännande möten.

## ➔ Mål 1

**Stadens täthet ska öka där så är möjligt utan att andra stadskvaliteter försämrats särskilt enligt ÖP utbyggnadsriktningar i den centrumnära staden och i kollektivtrafikstråk.**

En av planeringsförutsättningarna för framtiden är att Gävle ska växa till 102 000 invånare år 2025. Program för översiktsplan för staden säger att många av de nya bostäderna ska ligga i de utbyggnadsriktningar som angetts tidigare.

För att uppnå ett hållbart transportsystem är det viktigt att staden blir tätare för att minska transporter och att kollektivtrafiken blir mer tillgänglig och får ett ökat kundunderlag.

Därför är de två inriktningarna; i den centrumnära staden och i kollektivtrafikstråk, viktigast för trafikstrategin.

**För att mäta stadens täthet i den centrumnära staden har följande indikatorer valts:**

- ✓ Antalet boende inom 3 km från centrum
- ✓ Antalet boende inom 5 km från centrum

För att uppnå målet bör cirka 40 procent av översiktsplanens nya bostäder hamna inom 5 km från centrum.

**Detta skulle då ge följande siffror:**

Avstånd	Nuläge	År 2015	År 2025
3 km	45 700 (50 %)	47 000	49 000
5 km	64 100 (70 %)	66 000	68 000

Skulle befolkningstillväxten inte bli lika stor som planerat bör vi ändå sträva efter att andelen som bor inom 3 och 5 km från centrum ligger kvar på samma nivåer som i dag dvs 50 procent inom 3 km och 70 procent inom 5 km.

**För att mäta huruvida denna utbyggnad sker på bekostnad av andra stadskvaliteter mäts även:**

- ✓ Andel av befolkningen med mindre än 500 m till ett rekreativområde större än 5 hektar.

I dag är den andelen 88 procent. År 2015 bör den uppgå till 90 procent och år 2025 bör den uppgå till 95 procent.

**För att mäta placering i kollektivtrafikstråk har vi valt att titta på indikatorn:**

- ✓ Andel av invånarna med tillgång till busstrafik inom 300 meter fågelvägen.

Redan i dag är den siffran relativt hög, 90 procent av invånarna det vill säga cirka 82.000 har mindre än 300 m till en busshållplats fågelvägen i dag därmed inte sagt hur ofta bussen går där. För att upprätthålla den andelen bör 90 procent av de nya invånarna bosätta sig inom kollektivtrafikstråk (större delen av den centrumnära staden är samtidigt kollektivtrafikstråk).

Detta skulle innebära att år 2015 bör 86.000 invånare bor i kollektivtrafikstråk och år 2025 bör siffran vara 92.000. Att 90 procent av befolkningen bor inom kollektivtrafikstråk är en andel som vi bör sträva efter att bibehålla även om befolkningstillväxten inte blir så stor som planerat. Ska denna andel öka krävs utökningar i kollektivtrafiken. Vissa linjeomdragningar, linjeförlängningar eller flyttningar av hållplatser kan bli nödvändiga även för att upprätthålla andelen 90 procent.

## ➔ Mål 2

**Placering av bostäder och verksamheter ska i första hand göras utifrån tillgång till användbar kollektivtrafik.**

För att uppnå ett hållbart transportsystem är de inte enbart närhet till kollektivtrafik som är viktig. Kollektivtrafiken ska även vara användbar. Detta mål kan även höra hemma under tillgänglighet men eftersom detta är viktigt för stadens struktur har vi sorterat in målet här.

**För att mäta användbarheten har följande indikatorer valts:**

- ✓ Tillgång till busstrafik inom 200 m vid viktigare målpunkter som handelsområden eller större arbetsplatser.
- ✓ Restidskvoten kollektivtrafik/bil från nya bostäder och verksamheter som nyetablerat eller flyttat till viktiga målpunkter.

Även här ser det relativt bra ut i dag. Till Gävles större handelsområden (Hemlingby, Fjällbacken och Valbo) har vi redan i dag busstrafik. Detta blir då mer som en planeringsförutsättning att följa så att den siffran även i fortsättningen är 100 procent. När det gäller större arbetsplatser ser det inte riktigt lika bra ut i dag men framtiden kan kanske påverkas fortfarande.

En annan planeringsförutsättning som vi anser viktig att följa i framtiden är att restidskvoten mellan buss och bil från nya bostäder bör vara mindre än 1,5. Det får alltså bara ta 1,5 ggr så lång tid att ta bussen jämfört med att ta bilen (tar det 20 minuter med bilen får det ta max 30 minuter med bussen från dörr till dörr) för att bussen ska vara attraktiv att använda. År 2015 bör minst 50 procent av alla nya bostäder uppfylla detta och år 2025 bör siffran vara 70 procent.

## ➔ Mål 3

**Antal besökare av centrum och Stortorget ska öka.**

I visionen för trafikstrategin står att Gävle ska vara en levande stad där alla trivs och känner sig trygga. Ett sätt att mäta hur "levande" staden är är att mäta hur välbesökt centrum är.

**Vi har valt följande indikatorer:**

- ✓ Besökare till detalj/fackhandel i Nian och Flanör.
- ✓ Besökare på Stortorget.
- ✓ Antal hotellnätter i Gävle Kommun.

För att se om antalet besökare ökar mer i centrum än på andra ställen där detaljhandel förekommer, har vi även valt att mäta vid Valbo köpcentrum.

## Transportsystemet, nuläge

Med trafiksystemet avses den infrastruktur och de nät som tillsammans ger förutsättningar för de resbehov och den trafik som finns i kommunen. För att ge förutsättningar för ett hållbart transportsystem måste en större del av investering generellt styras över från biltrafiksystemet till övriga trafikslag.

### • Gång- och Cykelnät

Gävle har redan i dag ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät i de centrala delarna av kommunen även om gående och cyklister till stora delar får samsas på samma yta. Till ytterområdena är gång- och cykelvägnätet inte fullt lika utbyggt.

Nästan alla är gående någon gång under en resa, därför är det väldigt viktigt att tillgängligheten och säkerheten är god.

Cykelvägvisning finns på stora delar av huvudstråken för cykel, men inte överallt. När det gäller ytskiktet på cykelvägarna har de cyklister i Gävle kritiserat standarden på beläggningen. På många av dagens cykelvägar är även överbyggnaden dålig så även större upprustningar skulle behöva göras.

Som ett mått på hur gent gång- och cykeltrafiknätet (GC-nätet) är används begreppet genhetsknot. Det är det faktiska avståndet via GC-nätet mellan två punkter dividerat med avståndet fågelvägen. Genhetsknoten bör vara under 1,5 för att kvaliteten ska vara god.

### • Kollektivtrafiknät

På sommaren 2004 infördes ett nytt linjenät för stadsbusstrafiken i Gävle. Det består av tre olika typer av busslinjer - stomlinjer, lokallinjer och servicelinjer. Stomlinjerna är tänkta att de ska gå relativt raka sträckningar och med hög turtäthet. Lokallinjerna täcker en större yta och har inte samma turtäthet. Servicelinjerna går mycket sällan och täcker framförallt där det finns många pensionärer. Linjenätsomläggningen föregicks av en omfattande utredning som föreslog ett något större nät, men som på grund av kostnadsskäl inte genomfördes fullt ut. Framförallt var det turtätheten på vissa linjer som drogs ner. Ambitionen är dock att linjenätet på sikt ska byggas ut till den standard som föreslogs i utredningen (fullt utbyggt från 2007) och att nya bostadsområden också ska anslutas.

I Gävle kommuns kollektivtrafiknät ingår även ett antal landsbyggsdlinjer. Även där är ambitionen att öka turtätheten.

Till och från Gävle kommun går det även bra kollektiva förbindelser både med buss och med tåg. Även här skulle dock turtätheten kunna förbättras.

### • Bilnät

En förutsättning för en attraktiv och väl fungerande stad i dag är att det finns ett effektivt och väl fungerande biltrafiknät. Det går inte att bortse från att mycket av resor och transporter sker med bil. Det man kan göra är att minimera de negativa effekterna av biltrafiken. Utbyggnad och upprustning av biltrafiknätet kan bli nödvändig för att t ex sprida trafiken och minska bullerstörningar eller trängsel. Något specifikt mål mer än det i visionen för biltrafiknätet har därför inte satts.

Bilnätet i Gävle är uppdelat i huvudvägnät och lokalvägnät. Huvudvägnätet är det nät av vägar som tar trafiken mellan stadens olika delar. Det ska vara sammanhängande och effektivt. Lokalvägnätet består främst av bostadsgator. Huvudvägnätet är det nät som prioriteras först när det gäller framkomlighet och drift. Det är även på huvudvägnätet som de flesta busslinjerna går och det är dessa vägar utryckningstrafiken använder som primära utryckningsvägar. När upprustning av ytbeläggningar sker och vid vinterväghållningen bör dock de gator och vägar där det går busstrafik prioriteras högst för att på så sätt ännu mer främja busstrafiken.

## ➔ Mål 4

**I Gävle kommun ska det finnas ett heltäckande, bekvämt, sammanhängande och gent gång och cykelnät.**

Att gång- och cykelvägnätet (GC-nätet) är sammanhängande och att väl skyltat samt att det inte är en omväg (jämfört med fågelvägen) att använda GC-nätet är mycket viktigt för att man ska välja att använda nätet. Att man sedan är trygg och känner sig säker i GC-nätet samt vet att cykeln står kvar där man lämnade den är också viktiga förutsättningar för att man ska välja att gå och cykla i stället för att ta bilen.

### **Mot bakgrund av detta har vi valt följande indikatorer/mått för att mäta hur bra GC-nätet är:**

- ✓ Genhetsknoten från bostaden till viktiga målpunkter.

Genhetsknoten (avståndet via GC-nätet dividerat med avståndet fågelvägen) från bostaden till viktiga målpunkter som skola, affär, centrum m.m. bör inte vara mer än 1,5, det vill säga är det 200 meter fågelvägen får det vara 300 meter via GC-nätet för att det ska vara attraktivt att välja cykeln.

Mäter vi avståndet från centrum i Bomhus, Sätra, Andersberg och Strömsbro ligger vi redan i dag på en genhetsknot på i snitt 1,2 vilket är jättebra.

- ✓ Andelen separata cykelvägar i förhållande till gator.

Mer cykelvägar ger ett ännu mer heltäckande nät. I dag är andelen cykelvägar i förhållande till gator cirka 60 procent. År 2015 bör andelen vara 65 procent och år 2025 70 procent.

- ✓ Cykelstråk, med blandtrafik<sup>1</sup> på gator med skyltad hastighet högre än 30 km/h.

Risken att dödas om man blir påkörd i 50 km/h är 50 procent större jämfört med om man blir påkörd i 30 km/h. Samsas cyklister och bilar om samma yta är risken att en olycka sker betydligt högre därför vill man att hastigheten när oskyddade trafikanter och bilar blandas är så låg som möjligt. I dag har vi i Gävle 26 procent av GC-nätet i blandtrafik på vägar med skyltad hastighet högre än 30 km/h. År 2015 bör den andelen vara mindre än 10 procent och år 2025 ska vi inte ha några sådana gator alls.

1. Blandtrafik = bilar och cyklister samsas på samma yta.

## Transport-systemet

Mål 4: Ett fungerande GC-nät.

Mål 5: GC-vägarnas beläggningsstandard ska öka.

Mål 6: Restiden med kollektivtrafik ska minska.

Mål 7: Gator med busstrafik av god standard.





Det är viktigt att ha någonstans att göra av sin cykel när man kommer fram, likaså är det viktigt att kunna låsa fast cykeln på ett bra sätt.

- ✓ Cykelvägvisning på huvudstråk för cykel.

Det är lika viktigt om inte viktigare att vägvisningen för gående och cyklister är bra som det är för bilister. I Gävle har vi i dag ett eget skyltsystem för huvudstråken i GC-nätet. Detta system visar vägen från våra stadsdelar till centrum. I dag är det inte fullt utbyggt, skyltar saknas på en del ställen men en plan för hur skyltningen ska göras finns.

År 2015 bör 90 procent av huvudstråken vara fullständigt uppskyltade och år 2025 bör den andelen vara 100 procent.

- ✓ Avstånd till cykelparkeringar vid viktiga målpunkter.
- ✓ Andel cykelställ med möjlighet att låsa fast ramen.

När man är framme vid sitt mål är det viktigt att man har någonstans att göra av sin cykel. Det ska alltså finnas cykelställ inom 50 m från målpunkten för att det ska vara tillfredställande.

I dag har vi det vid cirka 60 procent av de stora målpunkterna som konserthuset, centralstationen, stortorget m.m. År 2015 bör den andelen vara 100 procent.

Att cykeln sedan står kvar där man lämnade den och att man kan känna sig trygg i att den gör det är också viktigt. Möjlighet att låsa fast ramen i cykelstället bör alltså finnas.

I dag har 33 procent av alla cykelställ i Gävle den möjligheten år 2015 bör den andelen vara 60 procent och år 2025 bör andelen vara 100 procent.

## ➔ Mål 5 Andelen av gång- och cykelnätet som har god ytstandard ska öka.

Att det är säkert att gå och cykla, att man inte snubblar eller ramlar med cykeln på grund av ojämnheter i underlaget borde vara en självklarhet. Tyvärr är läget med våra GC-vägar i dag inte det allra bästa, asfalten på cykelvägen är ofta skadad och plattbeläggningen på trottoaren är ojämn. En inventering av beläggningarna ska göras år 2008 och år 2015 bör 70 procent av beläggningen på våra GC-vägar och trottoarer vara av god standard år 2025 bör andelen vara 90 procent.

## ➔ Mål 6 Restiden med kollektiva transportmedel såväl lokalt som regionalt ska minska.

Att restiden med kollektiva färdmedel är så kort som möjligt är mycket viktigt för att de ska kunna konkurrera med bilen. För stadsbussarna är det framförallt medelhastigheten<sup>2</sup> som är avgörande för hur lång restiden blir.

I dag är medelhastigheten i stadsbusslinjenätet 21 km/h år 2015 bör vi ha fått upp den till 22 km/h och år 2025 till 23 km/h. Det kan tyckas att en km/h är en ganska liten höjning men om man räknar på de tidsvinster alla bussar skulle göra

2. Genomsnittshastigheten från starthållplats till ändhållplats inkl stopp vid korsningar, hållplatser med mera.

med den höjningen gör den stor skillnad.

När det gäller det regionala resorna är det framförallt arbetsresor som bör bli snabbare med kollektiva färdmedel och på de längre resorna är det framförallt tåget som kan konkurrera med bilen. Bättre teknik och bättre kapacitet på järnvägen skulle kunna hjälpa till att minska restiden även på längre sträckor. Till Skutskärsverken, Sandvik eller till Uppsala bör restiden kunna bli ett par minuter kortare.

Plats	Nuläge	År 2015	År 2025
Sandvik	0:29	0:25	0:25
Skutskärsverken	0:29	0:25	0:20
Uppsala	0:45	0:40	0:40

## ➔ Mål 7 Andelen av gatunätet med buss i linjetrafik som har god ytstandard ska öka.

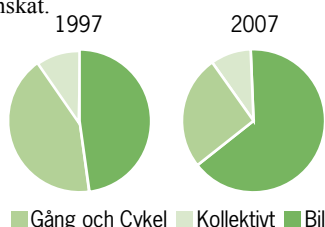
För att det ska vara bekvämt att åka buss bör inte de gator som trafikeras av buss vara allt för ojämna. De gator som trafikeras av buss ska alltså ha en beläggning som har god standard. En inventering av beläggningen ska göras år 2008 och år 2015 bör alla gator som trafikeras av buss ha en beläggning av god standard.

## Trafikens omfattning, nuläge

Hur staden är strukturerad och hur trafiksystemet ser ut tillsammans med det liv vi lever påverkar hur mycket och med vilket färdmedel vi reser. För att uppnå ett hållbart transportsystem måste resandet minska särskilt ”onödiga” bilresor t.ex. korta arbetsresor, måste ersättas av gång-, cykel- och kollektivtrafik. Den ”nödvändiga” biltrafiken måste anpassas mot hållbarhet och bilberoendet måste minska, det vill säga vi måste vara öppna för alternativa bränslen och alternativa färdmedel.

### • Resvanor

1997 genomfördes en resvaneundersökning i Gävle. Ungefär hälften av alla resor gjordes då med bil. 2006 gjordes en ny resvaneundersökning. Nästan två av tre resor gjordes då med bil. Kollektivtrafikresandet låg på samma nivå så det är framförallt gång- och cykelresor som har minskat.



Av de korta resorna, kortare än 2 km, görs en tredjedel med bil. Av resorna mellan 2 och 4 km görs 60 procent med bil.

## Trafikens omfattning

Mål 8: Färre bilar/invånare.

Mål 9: Fler korta resor med cykel.

Mål 10: Fler väljer bussen.

Mål 11: Godstrafik med lastbil ska minska.

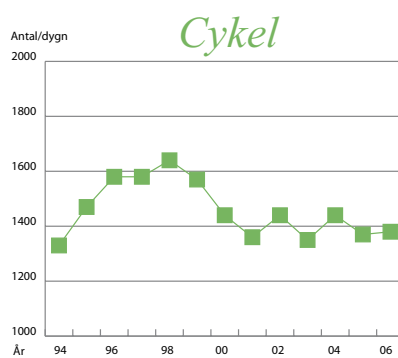
Mål 12: Godstrafik på järnväg ska öka.

Skillnaden i färdmedelsval är ganska stor mellan könen. Män åker bil sju av tio resor och kvinnor sex av tio resor. Kvinnor åker buss dubbelt så ofta som män. De går och cyklar dessutom oftare.

### • Cykeltrafik

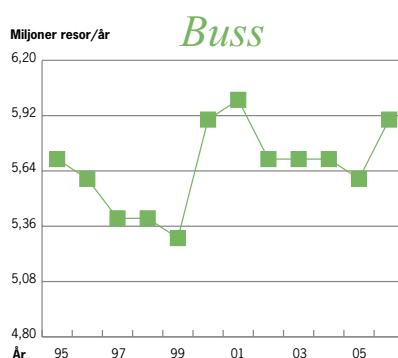
Gävle är en relativt platt och kompakt stad och har redan i dag ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät. Så förutsättningarna är goda för cykling i Gävle. Under slutet av 90-talet genomfördes många kampanjer för att öka cyklandet i Gävle. Dessa kampanjer gjorde att cykelresandet ökade med 15-20 procent, och Gävle utnämndes 1997 till årets cykelstad. Efter att arbetet med kampanjerna lades ner har cykelåkandet nu återgått till den nivå som var innan kampanjerna började.

I dag mäts antalet cyklister per dygn vid två fasta punkter i Gävle, Centralbron och Södra Kungsgatan vid Gävle teater. Utvecklingen de senaste 10 åren syns i diagrammet nedan.



### • Kollektivtrafik

Resandet med buss i Gävle har varierat de senaste åren. 2001 var ett rekordår med över sex miljoner resor. Kostnaderna för busstrafiken var dock höga och nerdragningar i trafiken var nödvändiga för att få ekonomin att gå ihop. 2004 infördes



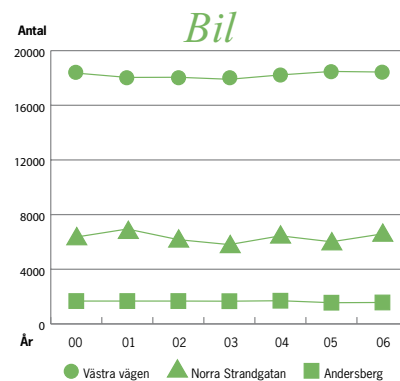
ett nytt linjenät som minskade kostnaderna med cirka 15 miljoner men bibehöll mängden trafik. Resandet har sedan dess ökat och var 2006 nästan upp i sex miljoner resor igen. Se diagrammet ”Buss”.

På senare tid har även tåg kunnat nyttjas för kollektiva resor inom kommunen i form av Upptåget. I övrigt kan tåg bara nyttjas för resor till och från kommunen.

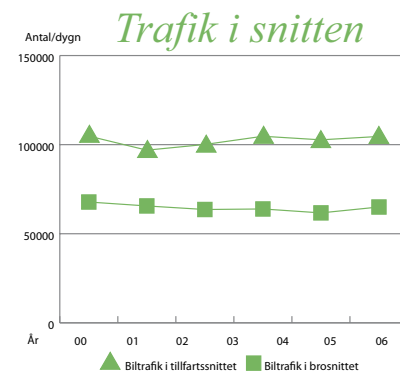
### • Biltrafik

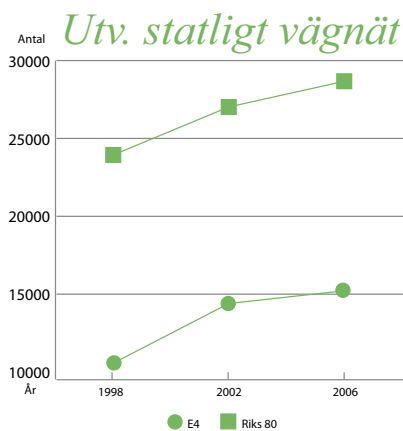
I Sverige ökar biltrafiken i snitt med 1,7 procent per år enligt vägverket. I Gävle har biltrafiken under 2000-talet varit relativt konstant. Biltrafiken i Gävle mäts varje dag i tre fasta punkter i staden - på Västra vägen, Norra Strandgatan och Vändkretsen i Andersberg. Hur trafiken utvecklats i dessa punkter syns i diagrammet nedan.

Förutom i dessa punkter mäts trafiken på hela huvudvägnätet en gång om året. På Gävles infarter och på broarna över Gavleån har trafiken utvecklats enligt följande diagram.



I dessa båda diagram kan man se att biltrafiken varit relativt konstant på 2000-talet. Följer man trafikutvecklingen ännu längre tillbaka så ser det ut på ungefär samma sätt; ingen markant ökning.





När det gäller utvecklingen av trafiken på det statliga vägnätet runt Gävle visar siffrorna en tydlig ökning.

För den tunga trafiken (godstransporter med lastbil) saknar vi statistik. I landet i stort är det dock så att den tunga trafiken ökar och den ökar betydligt snabbare än personbilstrafiken.

#### • Pendling

År 2004 pendlade cirka 7.500 personer till Gävle varje dag och cirka 6.300 pendlade från Gävle. Utpendlingen har stadigt ökat sedan 1990 medan inpendlingen har varierat. Se vidare under kapitel "Gävle i Regionen".

## ➔ Mål 8

### Trafikarbetet med bil per invånare ska minska.

"I Gävle är man inte beroende av bil" står det i visionen. Även om man inte är beroende av bilen är det ingenting som hindrar oss att använda den ändå. För att minska bilens negativa effekter på bland annat hälsa och miljö måste vi också använda bilen mindre när vi kan.

I dag kör vi i genomsnitt 6 980 km per invånare och år med bil i Gävle. År 2015 bör vi inte köra mer än 6 500 km/inv och år 2025 mindre än 6 000 km/inv och år.

Kör vi mindre bil bör även antalet fordon på våra gator kunna minska.

Nu är det kanske inte så troligt då vi samtidigt vill att antalet invånare ska öka i staden. Vissa av våra vägar som redan i dag är tungt belastade bör dock kunna ligga kvar med oförändrad trafik år 2015 och 2025.

Gata	Nuläge 2006	År 2015	År 2025
Västra vägen	18 434	18 000	18 000
Norra Strandg.	6 587	6 500	6 500
Vändkretsen	1 568	1 500	1 500
Brosnittet	65 000	65 000	65 000
Infartsnittet	104 600	104 500	104 500

Ska detta kunna uppnås bör inte antal bilar per invånare öka. I dag har vi 0,44 bilar/invånare i Gävle år 2025 bör den siffran ha sjunkit till 0,4 bilar/invånare.

## ➔ Mål 9

### Andelen resor kortare än fyra km som sker med cykel ska öka.

För att vi ska kunna minska trafikarbetet med bil måste vi börja använda andra färdmedel. För de korta resorna, de under 4 km, är cykeln ett alldeles utmärkt alternativ.

I dag är det dock bara 23 procent av dessa resor som sker med cykel. Här finns en väldigt stor potential. År 2015 bör andelen vara större än 40 procent och år 2025 bör andelen vara större än 60 procent. Antalet cyklar vid vår fasta mätpunkt vid Gävle teater bör då också öka.

Plats	Nuläge 2006	År 2015	År 2025
Gävle teater	1 374	1 600	1 950

Även vid våra andra fasta mätpunkter vid Centralbron och Slottsparken bör trafiken öka.

## ➔ Mål 10

### Antalet resor med buss inom Gävle kommun ska öka.

Även med kollektiva färdmedel måste resandet öka om trafikarbetet med bil ska minska.

Inom Gävle kommun gjordes 6 miljoner resor med buss år 2006, år 2015 bör resandet ha ökat till 7,3 miljoner/år resor och år 2025 till 8 miljoner resor/år.

## ➔ Mål 11

### Möjligheterna att pendla kollektivt till och från Gävle ska förbättras.

Kan man färdas kollektivt på ett bra sätt inom Gävle bör man också kunna ta sig till och från Gävle på ett smidigt sätt med kollektiva färdmedel.

Förbättras möjligheterna att pendla kollektivt till och från Gävle bör också antalet påstigande på Centralstationen och centrumhållplatsen per dygn öka vilket gör att det är en bra indikator för detta mål.

Plats	Nuläge 2006	År 2015	År 2025
Centralstationen - SJ	3 300	4 000	5 000
- X-Trafik	990	1 500	2 000
- UL	400	700	1 000
Centrumhållplatsen	6 750	7 000	8 000

## ➔ Mål 12

### Godstrafik med lastbil genom den centrala staden ska minska.

Stadens struktur gör att mycket av de tunga transporterna i dag går genom de centrala delarna av staden. Det är inte önskvärt med tanke på säkerhet, miljö och hälsa.

Andelen tung trafik genom på de centrala gatorna bör alltså minska.

Andel tung trafik på:	Nuläge 2007	År 2015	År 2025
Islandsbron	10 %	8 %	5 %
Södra Skeppsbron	9 %	7 %	5 %
Staketgatan (teatern) Öster Rådmansgatan	8 %	7 %	5 %
Hamnleden Öster Tolvforsbron	16 %	20 %	20 %

## ➔ Mål 13

### Andelen godstrafik på järnväg ska öka.

Ska andelen tunga transporter på våra vägar minska måste andelen av transporterna som går på järnväg öka. Som indikator på detta har vi valt att titta på transporterna från hamnen.



Ett Gävle tillgängligt via cykeln...



...med bussen...



...och för den som väljer att gå.

## Tillgänglighet, nuläge

Samhället ska vara tillgängligt för alla, det är ett nationellt mål. Tillgänglighet definieras som den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av i samhället. Även den lätthet med vilken medborgare kan nyttja de olika trafiksystemen är tillgänglighet. Med medborgare menar vi alla medborgare, oavsett ålder, kön, etnisk bakgrund eller funktionshinder.

Inom detta område finns mål för båda dessa typer av tillgänglighet, det vill säga både närhet och lätthet.

Ett mått som används för att jämföra tillgänglighet mellan olika trafikslag är **restidskvot**. Restidskvot definieras som restiden för ett färdmedel dividerat med restiden för ett annat. Vanligtvis beräknas restidskvoten mot bilen för buss och för cykel. Restidskvoten för cykel/bil bör vara under 2 och restidskvoten för buss/bil bör ligga under 1,5 för att cykel och buss ska attraktiva alternativ till bilen. Restidskvoten för cykel blir oftast mindre vid kortare resor medan restidskvoten för korta bussresor blir högre än för långa.

### • Cykeltrafik

Det finns i dag ett relativt bra nät för cykeltrafiken i Gävle. Separerade cykelvägar finns till de flesta stora mål, skolor, affärer och fritidsaktiviteter. Det som kan förbättras för att öka tillgängligheten i gång- och cykeltrafiknäten är korsningspunkterna med biltrafiken. Detta är något som tekniska kontoret ständigt arbetar med, det är även en trafiksäkerhetsfråga.

## Tillgänglighet

Mål 14: Tillgängligheten för GC-trafikanter ska öka.

Mål 15: Kollektivtrafik för alla.

Mål 16: Enkelt avhjälpna hinder åtgärdade senast 2015.

Det är även viktigt att man som cyklist har någonstans att ställa cykeln, där man också kan vara säker på att den står kvar. Cykelställ med lediga platser där man har möjlighet att låsa fast cykeln i ramen bör finnas vid alla stora målpunkter.

Även närheten är av stor vikt för cykeltrafiken. På resor längre än fem km har cykeln svårt att konkurrera med bil och buss. Det är därför viktigt att daglig service ligger inom gång- och cykelavstånd från bostaden via ett gent GC-nät.

#### • Busstrafik

Närhet till busshållplats är viktig för att tillgängligheten med buss ska vara god. I Gävle bor 90 procent av befolkningen inom 300 m (fågelvägen) från en busshållplats.

Tillgängligheten till kollektivtrafik avgörs även då i stället av turtätheten för busslinjen som går vid hållplatsen. För god standard bör det vara högst 10 minuter mellan bussarna, men även en turtäthet på 15 minuter är acceptabel. I Gävle bor 49 procent av befolkningen inom 300 m (fågelvägen) från en hållplats med en busslinje med 15-minuterstrafik under högrafik.

#### • Tillgängligt för alla

Alla enkelt avhjälpna hinder ska enligt lag vara åtgärdade innan 2010 så att samhället blir tillgängligt för alla. I Gävle pågår för fullt inventering av hinder i stadsmiljön. Alla kommer dock inte att hinna åtgärdas till 2010.

### ➔ Mål 14

#### Tillgängligheten för gång- och cykeltrafiken till viktiga samhällsfunktioner ska öka.

För att öka cykelns konkurrenskraft gentemot bilen är tillgängligheten viktig. Närhet är en del av tillgänglighet men även snabbhet är viktigt. Ett mått som ofta används på tillgänglighet är restidskvoten mellan olika transportslag. För att cykeln ska vara konkurrenskraftig gentemot bilen bör restidskvoten cykel/bil från bostad till viktiga målpunkter så som skola, affär, hälsocentral med mera vara mindre än 1,5, tar det 10 min med bil får det alltså ta 15 min med cykel.

Närheten till olika samhällsfunktioner blir viktig. Vi har valt att titta på närhet till dagligvaruaffär och till rekreationsområde som indikatorer på tillgänglighet.

- ✓ Andel av befolkningen som har max 400 m till dagligvaruaffär.

I dag har 36 procent av befolkningen mindre än 400 m till en dagligvaruaffär i Gävle. År 2015 bör andelen vara 40 procent och år 2025 bör andelen vara 50 procent.

- ✓ Andel av befolkningen med mindre än 500 m till ett rekreationsområde större än 5 ha.

I dag är den andelen 88 procent år 2015 bör den uppgå till 90 procent och år 2025 bör den uppgå till 95 procent.

En annan viktig fråga för tillgängligheten via cykel är att man har någonstans att ställa cykeln när man kommer fram. I dag finns cykelparkeringar inom 50 m från cirka 60 procent av Gävles stora besöksmål, men i dessa är det inte alltid man hittar en ledig plats, bara vid 30 procent av de stora besöksmålen finns alltid en ledig plats. År 2015 bör det alltid finnas lediga platser vid 70 procent av de stora besöksmålen och år 2025 vid 90 procent.

### ➔ Mål 15

#### Kollektivtrafiken i staden ska göras mer tillgänglig för alla.

Ska konkurrenskraften för kollektivtrafiken öka måste den göras mer tillgänglig m a p närhet, turtäthet, snabbhet och funktionshinderade. Även här har vi valt att titta på närhet och restidskvoter. För att bussen ska vara konkurrenskraftig gentemot bilen bör restidskvoten buss/bil från bostad till viktiga målpunkter så som arbete, centrum, sjukhus med mera vara mindre än 1,5 d v s tar det 10 min med bil får det alltså ta 15 min med buss. För cykel gäller det samma men där rör det sig om kortade avstånd.

Närheten till kollektivtrafik får då stor betydelse och används därför som ett mått på hur tillgänglig kollektivtrafiken är.

- ✓ Andel av befolkningen som har max 300 m till busslinje med turtäthet på max 30 min i högrafik.

I dag är det 49 procent av Gävles befolkning som bor så att detta kriterium är uppfyllt. År 2015 bör andelen vara 55 procent och år 2025 bör den vara 60 procent.

För att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla måste anpassningar göras både på bussar och hållplatser så att den kan nyttjas även av människor med funktionshinder. Som en indikator på detta har

vi valt att titta på andelen av busshållplatserna i Gävle som är funktionshinderanpassade. I dag är den andelen inte stor, men år 2015 bör andelen vara 80 procent och år 2025 bör den vara 100 procent.

Ett annat mått på hur tillgänglig kollektivtrafiken för funktionshinderade kan vara är utvecklingen av antalet gjorda resor med stadsbussarna i Gävle av personer med färdtjänstillstånd som har ett ledsagarbevis på buss.

Detta innebär att man som färdtjänstberättigad kan ta med en person till hjälp vid bussresor utan extra kostnad. Resorna görs då med buss istället för personbil eller rullstolsbil.

2006 skedde omkring hälften av länets resor med ledsagarbevis på stadsbussarna i Gävle.

Indikator	Nuläge 2006	År 2015	År 2025
Resor med ledsagarbevis med Stadsbussarna.	50 %	55 %	60 %
Färdtjänstresenärer som även har ledsagarbevis på buss.	18 %	23 %	30 %

### ➔ Mål 16

#### Enkelt avhjälpna hinder ska vara åtgärdade senast 2015.

För att funktionshinderade ska kunna ta sig fram i staden är det viktigt att det finns så få hinder som möjligt. Inventeringar av hinder pågår och åtgärder görs, men takten är för långsam.

I dag är 1 procent av Gävles gator tillgänglighetsinventerade (alla har inte gångbanor vilket gör att 100 procent aldrig kommer att inventeras). År 2015 bör 25 procent av gatorna ha inventerats och år 2025 bör 50 procent ha inventerats.

Hur många av Gävles gångpassager som är funktionshinderanpassade i dag utreds för närvarande, men år 2015 bör andelen vara 80 procent och år 2025 bör den vara 100 procent.

Andelen av Gävles gång- och cykelbanor som är funktionshinderanpassade inventeras löpande år 2015 bör 50 procent av det som är inventerat vara åtgärdat och år 2025 bör 80 procent av det som är inventerat vara åtgärdat.



## Trygghet, nuläge

Trygghet är ett mycket komplext begrepp. Det är inte alltid säkert att det som upplevs som otryggt är otryggt. Det kan dock med säkerhet sägas att otryggheten begränsar rörelsefriheten. Både risken att drabbas av olyckor och brott gör att känslan av trygghet ökar. Den ökade andelen bilåkande leder också till ökad otrygghet genom att färre rör sig till fots i staden. Närvaron av andra människor ger vanligtvis en känsla av trygghet.

Arbetet bör riktas in på att minska riskerna att drabbas av olyckor (de målen redovisas i avnittet om trafiksäkerhet) och minska risken, och rädslan för, att råka ut för brott. Åtgärderna handlar främst om att förbättra belysningen men även förbättrad sikt kan vara effektivt.

## Trygghet

Mål 17: Andelen personer som känner sig trygga i Gävle ska öka.

Hur gävleborna upplever tryggheten i det offentliga rummet vet vi i dag ganska lite om.

Trygghetsvandringar och enkätfrågor borde ge svar på dessa frågor.

En tydlig koppling kan även göras till tillgänglighetsfrågor. För många rörelsehindrade och gamla är det en trygghet i sig att veta att det finns sittplatser efter de stråk som används samt att där inte finns några fysiska hinder. Utan den vetskapen vågar en del inte lämna hemmet vilket blir en form av otrygghet.

## ➔ Mål 17

**Andelen personer som känner sig trygga i stadens offentliga rum ska öka.**

Att mäta trygghet är väldigt svårt då det handlar om upplevelser och känslor. Det finns inte mycket rena fakta och statistik att luta sig mot.

Det allra bästa vore om man kunde göra omfattande enkätundersökningar regelbundet. Det är dock dyrt och tar mycket tid i anspråk. Ännu har vi inte hunnit göra dessa inventeringar och vet därför inte hur nuläget är. Det blir då följaktligen svårt att sätta mål för 2015 och 2025.

Trygghetsvandringar är också ett sätt att mäta trygghet på. Tanken är att dessa ska genomföras regelbundet i alla stads-

delar med en grupp av varierat kön, etniska bakgrund och ålder. Det har inte heller påbörjats.

**Det vi kan titta på för närvarande är den statistik vi trots allt har och som indikatorer har vi då valt:**

- ✓ Antal besökare på stortorget kvällstid (19-21).
- ✓ Brottstatistik; Antal våldsbrott och cykelstölder.
- ✓ Andel cykelvägar med belysning (egen eller delad).
- ✓ Antal andra belysningsinsatser som miljöbelysning i park eller fasadbelysning per år.
- ✓ Andel gångtunnlar med genomsikt.

**Nuläge och vad läget bör vara år 2015 och 2025 syns i följande tabell:**

Indikator	Nuläge	År 2015	År 2025
Besökare Torget	2 070	2 500	3 000
Våldsbrott	469	400	300
Cykelstölder	887	700	600
Belysta cykelvägar	100 %	100 %	100 %
Andra bel. insatser	1 st/år	2 st/år	2 st/år
Gångtunnlar	4 %	0 %	0 %

## Miljö, nuläge

### • Luftföroreningar och klimatgaser

I Gävle är trafiken den största källan till luftföroreningar och klimatgaser. I avgaserna finns koldioxid, kvävedioxid, bensen och små partiklar från förbränningen. Vægdamm som virvlar upp innehåller också partiklar som uppstår när vägbanor, däck och andra bildelar slits.

För de flesta är dock risken liten att bli sjuk eller dö på grund av luftföroreningar. För klimatförändringarna är situationen värre. Ska utsläppen av koldioxid minska måste biltrafiken minska. Förändringar kan också uppnås genom ny teknik och nya bränslen.

För utomhusluft finns miljö kvalitetsnormer som reglerar de luftföroreningshalter som enligt lag inte får överskridas. Miljö kvalitetsnormerna ska spegla den lägsta godtagbara luftkvaliteten som människa och miljö tål. I dag finns miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid, partiklar (PM10), svavel, bly, kolmonoxid och bensen.

### • Buller

Buller definieras som icke önskat ljud och mäts som ljudstyrka eller ljudtryck i enheten decibel.

Buller är framför allt ett problem i större tätorter. I Gävle är det vägtrafiken som ger upphov till flest bullerstörda människor. När människan utsätts för buller är den vanligaste reaktionen en känsla av obehag, men buller kan också orsaka stressreaktioner, trötthet, irritation, blodtrycksförändringar och sömnstörningar.

Sedan 2001 arbetar Gävle kommun med ett bullersaneringsprogram för att åtgärda bullerutsatta fastigheter. Fastighetsägare till fastigheter med fasadbuller över 63 dBA blir erbjudna bidrag till åtgärder.

2006 gjorde Gävle kommun en bullerkartering för att översiktligt kartlägga den samlade bulleralstringen inom Gävle stad.

De bullerkällor som tagits med är vägtrafik, tågtrafik, flygtrafik, industrier samt skjutbanor. I denna bullerkartering kan man se att de flesta av dem som är bullerstörda i dag bor utmed hårt trafikerade vägar eller utmed järnvägen. Det som kan göras för att minska antalet bullerstörda är att se till att fönster i gamla fastigheter byts till fönster som stänger ute mer ljud. Detta påverkar dock inte utomhusmiljön utan då får man arbeta med bullerplank och gröna ridåer.

Det är också viktigt att se till att nya bostäder inte placeras inom den zon där bullernivåerna utomhus är för höga.

### • Förorenat vägdagvatten

Mycket av föroreningarna från vägtrafiken fastnar också i det vatten som samlas på vägen. Det är därför viktigt att se till att detta vatten renas innan det släpps ut i naturen.

I dag renas en mycket liten mängd vägdagvatten. Det finns dock stora behov att göra åtgärder på detta område och då särskilt inom den centrala staden. Gävle Kommun har sedan ett antal år tillbaka en dagvattenpolicy för hur man ska arbeta med dessa frågor.

NO<sub>2</sub> eller för partiklar. Men i intervallet före gränsvärdet har vi dock några gator med höga värden. Miljö kvalitetsnormen bör vi i framtiden inte heller överskrida och för att få det ännu bättre bör vi även försöka minska antalet gator med värden i intervallet under normgränsen.

✓ Antal gator med NO<sub>2</sub> i intervallet 48-60 µg/m<sup>3</sup>.

✓ Antal gator med partiklar (PM10) i intervallet 39-50 µg/m<sup>3</sup>.

Andra indikatorer som man kan hålla lite koll på är hur stor andel miljöbilar (klassade enl Vägverkets klassning) som rullar på Gävles gator och hur stor andel bränsleställen som säljer alternativa bränslen.

Indikator	Nuläge	År 2015	År 2025
Co2 kg/inv. och år	2 359	2 240	2 120
NOx (gator)	4 st	2 st	0 st
PM10 (gator)	2 st	0 st	0 st
Miljöbilar	3 %	25 %	50 %
Bränsleställen	32 %	75 %	100 %

## ➔ Mål 18

### Klimat- och hälsopåverkande utsläpp från biltrafiken ska minska.

Biltrafiken släpper ut många olika föroreningar. Det ämne som i första hand är klimatpåverkande är koldioxid CO<sub>2</sub>. I dag pratas mycket om att varje individ måste ta eget ansvar och minska sina CO<sub>2</sub> utsläpp enligt SCB.

År 2004 släppte varje invånare i Gävle ut 2 359 kg/år CO<sub>2</sub> genom transporter. År 2015 bör varje invånare ha minskat sina utsläpp med 5 procent till 2 240 kg/år och år 2025 med 10 procent till 2 120 kg/år.

Prognoser från Naturvårdsverket talar dock för att utsläppen kommer att öka, men om alla drar sitt strå till stacken kan vi göra skillnad.

Andra (mest hälsopåverkande) utsläpp som också måste minska och där det finns ett riktvärde för hur mycket som max får finnas i luften (miljö kvalitetsnorm) är Kvävedioxid, NO<sub>2</sub> och partiklar. I dag har vi inga gator i Gävle där vi överskrider miljö kvalitetsnormen varken för

## ➔ Mål 19

### Antalet bullerstörda ska minska.

Det är inte bara luftföroreningar som är en negativ effekt av biltrafiken, buller från vägtrafiken är oftast mer störande. I dag har vi 1334 st fastigheter som har ett fasadbuller på mer än 55 dB(A) i ekvivalentnivå. År 2015 bör det antalet vara mindre än 1200 st och år 2025 mindre än 1000 st.

## ➔ Mål 20

### Förorenat vägdagvatten ska renas.

Ett annat problem är att föroreningarna också binds till vatten som hamnar på vägen. Detta vatten rinner sedan ut i naturen och kan orsaka stora skador. Det kan även hamna i det vatten som i förlängningen utgör vårt dricksvatten och därmed utgöra en risk även för människor. Vägdagvattnet (vattnet på vägen) måste alltså renas innan det hamnar i naturen. I dag renas vi cirka 1 procent av vårt dagvatten år 2015 bör vi rena mer än 5 procent och år 2025 mer än 10 procent.

## Miljö

Mål 18: De skadliga utsläppen från biltrafik ska minska.

Mål 19: Antalet bullerstörda ska minska.

Mål 20: Förorenat dagvatten ska renas.

## Trafiksäkerhet, nuläge

Trafikolyckorna är ett av våra största folkhälsoproblem och medför stora kostnader för samhället. Vägtrafiken är dessutom en av de vanligaste orsakerna till dödsfall och skador bland barn och ungdomar. Vid dödsolyckor med barn inblandade det är dubbelt så vanligt att de inträffar när barn färdas som passagerare i bil än som gående.

Nollvisionen antogs av riksdagen hösten 1997 och innebär att ingen människa ska behöva dö eller bli svårt skadad i trafiken. Det yttersta ansvaret för detta trafiksäkerhetsarbete ligger på landsting, bil-tillverkare, vägverket och kommunerna.

Det handlar dels om att förebygga olyckan så att risken för misstag blir så liten som möjligt, men sen gäller det även att förebygga så att skadegraden blir så liten som möjligt vid en eventuell olycka och mildra skadekonsekvensen genom att kunnig räddnings- och vårdpersonal alltid snabbt är på plats.

Ett mänskligt misstag ska inte straffas med döden.

### År 2003 antog riksdagen dessa mål för Sveriges trafiksäkerhetsarbete:

- ✓ Det totala antalet dödade och skadade i trafiken skall fortlöpande minska.
- ✓ Risken att dödas eller skadas i trafiken skall minska för alla trafikantkategorier.
- ✓ Risken att dödas eller skadas i trafiken ska minska i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade. Barnens problem skall särskilt beaktas.
- ✓ Barn, äldre och funktionshindrade ska vara normgivande.

## Trafik-säkerhet

**Mål 21: Inga ska dödas eller skadas svårt i trafiken.**

**Mål 22: Lindrigt skadade ska minska med sex procent per år.**



Misstag kommer att göras i trafiken, människan är inte perfekt. Men vi måste se till att följderna av misstagen är så lindriga som möjligt.

### I trafiksäkerhetsprogrammet för Vägverket Region Mitt anges följande regionala mål:

- ✓ Nollvisionens etappmål för antalet dödade år 2007 innebär en reduktion med 50 procent från 1996 års nivå, vilket omräknat i Region Mitts nivå innebär att antalet dödade ska minska till i storleksordningen 50 personer per år.
- ✓ Målet för svårt skadade bör, i av-vaktan på en heltäckande registrering genom STRADA, uttryckas som att antalet fortlöpande ska minska.

har blivit lindrigt skadade i vår kommun.

Detta innebär att sammanlagt 110 personer har skadats eller dödats i trafiken varje år den senaste sex åren.

Diagrammet ”Trafikolyckor” till vänster visar att det lägsta antalet trafikolyckor inträffade år 2003. Ökningen som sedan skedde, framför allt när det gäller de lindrigt skadade, kan delvis förklaras av en markant ökning av mopedolyckorna.

De områden där Vägverket ser att man har störst påverkansmöjlighet för att nå de uppsatta målen är hastighet, bältesanvändning och trafiknykterhet.

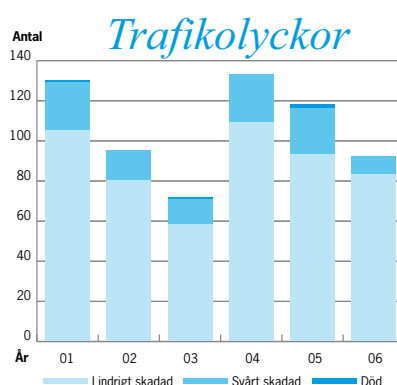
Håller man sig till hastighetsgränsen, använder bilbälte och är nykter när man kör bil så minskar också antalet olyckor och särskilt de med svårt skadade.

Kommunen har på senare år arbetat mycket med hastighetssänkning och hastighetssäkring av passager. Detta arbete har gett resultat men mycket arbete återstår.

### ➔ Mål 21

**Inga ska dödas eller skadas svårt i trafiken.**

Det är inte acceptabelt att ett misstag i trafiken ska straffas med döden eller en livslång invaliditet därför har vi valt att sätta målet att ingen ska dödas eller skadas svårt i trafiken. År 2006 dog ingen men 9 st skadades svårt på Gävles gator. År 2015 och år 2025 bör båda dessa siffror vara 0.



Enligt den officiella statistiken i Gävle, som bygger på de polisrapporterade trafikolyckorna, har det mellan åren 2001-2006 omkommit i snitt en person per år på det kommunala vägnätet.

Vidare har ett tjugotal personer blivit svårt skadade och ett nittioal personer



## ➔ Mål 22

### Lindrigt skadade ska minska med 6 procent per år.

Misstag kommer det att göras i trafiken, människan är inte perfekt så olyckor kommer att ske. Vi måste alltså se till att de är så lindriga som möjligt.

Målet är dock att även de lindriga olyckorna ska minska med 6 procent per år. År 2006 skadades 83 personer lindrigt i trafiken i Gävle år 2015 bör den siffran alltså vara 48 st och år 2025 26 st.

#### Det finns även andra indikatorer som vi kan hålla koll på för att se vad som orsakar olyckorna:

- ✓ Andel bilister som använder bilbälte.
- ✓ Andel cyklister som använder cykelhjälm, barn, ungdomar och vuxna.
- ✓ Antal positiva utandningsprov.
- ✓ Antal hastighetsöverträdelser.
- ✓ Antal bältesbrott.
- ✓ Antal gator med 85-perc om max 30 km/tim.
- ✓ Andel lokalgator med 30 km/tim.
- ✓ Andel gång- och cykelpassager (inkl övergångsställen) inom huvudvägnätet utformade för max 30 km/tim.
- ✓ Antal övergångsställen och ordnade passager med intensivbelysning.

Håller man sig till hastighetsgränsen, använder bilbälte och är nykter när man kör bil så minskar också antalet olyckor och särskilt de med svårt skadade.

Indikator	Nuläge 2006	År 2015	År 2025
Bilbältesanvändning	86 %	95 %	100 %
Cykelhjälm-anv. • Barn <10 år • Grundskola • Vuxna	71 % 43 % 11 %	100 % 90 % 15 %	100 % 100 % 25 %
Utandningsprov	1,3 %	0,5 %	0 %
Hastighetsöverträdelser	3 581 st	2 000 st	1 000 st
Bältesbrott	1 042 st	800 st	500 st
Gator med 85-perc om max 30 km/h	9 st	20 st	30 st
Lokalgator med 30 km/h	11 %	80 %	90 %
Ordnade cykelöverfarter och övergångsställen inom huvudvägnätet utformade för max 30 km/h.	Inventeras 2008	80 %	100 %
Intensivbelysning på övergångsställen och ordnade passager.	Inventeras 2008	50 %	80 %

# Förutsättningar för måluppfyllelse

## Styrkor, svagheter, hot och möjligheter

Syftet med att analysera styrkor, svagheter, möjligheter och hot (en så kallad SWOT-analys) är att göra en aktuell beskrivning av staden och få fram nyckel-frågor för planeringen. Nedan beskrivs denna analys.

### Styrkor

Gävle är centralort i gästrikeregionen och befolkningen ökar. Det finns ett varierat näringsliv även om tyngdpunkten fortfarande ligger i stora företag. Närheten till havet och naturen, stadens många parker och grönområden, det breda utbudet av kultur- och fritidsaktiviteter samt det varierade utbudet av handel gör Gävle till en attraktiv bostads- och turistort. Läget i landet med närhet till Stockholm och Arlanda samt de goda pendlingsmöjligheterna gör även Gävle attraktivt som bostadsort för ett större upptagningsområde.

Det mesta av regionens godshantering sker i Gävle, då Gävle är en viktig knutpunkt både för järnväg och för sjöfart. Hamnen är en av norrlandskustens största hamnar och en av Sveriges största containerhamnar.

Gävle är en relativt platt och kompakt stad vilket gör att förutsättningarna för att cykla är goda. Det finns också ett relativt väl utbyggt nät av cykelvägar. Stadens

nya kollektivtrafknät fungerar bra och kan utvecklas. Resandet med kollektivtrafiken ökar stadigt.

Staden har goda förutsättningar att skapa ett hållbart transportsystem.

### Svagheter

Trafiksystemet har, liksom i flera andra städer, sedan lång tid tillbaka planerats för bilen även om gång-, cykel- och kollektivtrafik på senare år lyfts i planerings-sammanhang. En hel del arbete återstår för att utveckla transportsystemet i en hållbar riktning där konkurrenskraftiga alternativ till de individuella bilresorna kan erbjudas. Klimatet i Gävle med de relativt långa, mörka och snörika vinternarna gynnar dessutom inte cyklandet och tryggheten.

En stor del av stadens tunga industri är placerad i centrala lägen vilket leder till mycket tung trafik i den centrala staden. Gavleån och dess inlopp från havet blir en barriär som gör att trafiken, även den tunga trafiken, är tvingad att använda de broar som finns.

### Möjligheter

En viktig del i ett hållbart transportsystem är att öka den hållbara delen av resandet, det vill säga med gång-, cykel- och kollektivtrafiken. När skillnaden i restid mellan olika färdmedel är liten, är fler villiga att

ändra sitt resbeteende än annars. I Gävle finns en stor potential att öka den hållbara delen av resandet. Enligt resvaneundersökningen som gjordes 2006 är dessutom större delen av gävleborna positiva till att gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras framför biltrafiken.

Lokalt är arbetet med att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken mycket viktigt. Även reskvalitet i form av ökad turtäthet, förbättrade hållplatser och bytesmöjligheter har stor betydelse. På korta avstånd är cykeln ett utmärkt alternativ till bilen. Gävles topografi och den relativt kompakta tätorten ger mycket bra förutsättningar för ett ökat cyklande. Det ökade cyklandet till följd av kampanjerna i slutet av nittioalet visar att potentialen finns för ett ökat cykelresande. Raka, korta färdvägar med få barriärer och ett sammanhängande cykelnät ger dock de bästa förutsättningarna för ett ökat cyklande.

### Hot

Motorfordonstrafiken i Sverige ökar och så även i Gävle kommun, även om ökningen i de centrala delarna av staden inte är nämnvärd. Trafikökningar innebär alltid negativa konsekvenser i form av ökat buller och minskad trafiksäkerhet etc.

Den ökade centraliseringen av samhällsfunktioner som bland annat dagligvaruhandel är ett hot mot gång- och cykeltrafiken. Samtidigt som den ökade valfriheten samt utbudet av skolor och fritidsaktiviteter också ger ett ökat bilresande.

En styrning av transportsystemet i en mer hållbar riktning innefattar i hög grad en påverkan av människors beteende. Beteenden kan i många fall vara svårt och tidskrävande att påverka vilket gör att det måste ske i ett mycket långt tidsperspektiv. En omstrukturering av staden är också mycket tidskrävande och svår uppgift som

## SWOT



**S = Strength** (eng.), styrka (sv.)

**W = Weakness** (eng.), svaghet (sv.)

**O = Opportunities** (eng.), möjligheter (sv.)

**T = Threats** (eng.), hot (sv.)

dock är nödvändig om man ska uppnå en hållbar och attraktiv stad.

## Gävle i regionen

En definition på en funktionell region är att det är ”ett område som har större kontakter inom regionen än med områden runt regionen”. Av pendlingsmönstret i Gästrikeregionen det vill säga Hofors, Sandviken, Ockelbo, Gävle och Älvkarleby kommuner, framgår att starkare band finns mellan dessa kommuner än med omgivande kommuner och att de därmed fungerar som en region. I denna region är Gävle kommun den största och pendlingsmönstret visar också tydligt att de största strömmarna går till och från Gävle.

I ”Gästrikeregionens framtid – strategi för tillväxt, uthållighet och välfärd mot 2010” framtaget av Gästrikerrådet i januari 2002 står bland annat att ett av de insatsområden som ska prioriteras är kommunikationer. Väg- och järnvägsnät ska utvecklas för bättre kommunikationer i öst - västlig riktning och söderut. Den regionala och den lokala kollektivtrafiken ska stärkas samt bredbandsnät och hamn ska utvecklas. Man säger också att man vill skapa en attraktiv boende- och livsmiljö samt ta tillvara och utveckla goda möjligheter till stadsliv och naturupplevelser.

I ”Program för utveckling av den fysiska strukturen i Gästrikeregionen” som togs fram av Gästrikerrådet år 2005 står att regionen ska utnyttja läget och infrastrukturen. Detta ska göras bland annat genom att satsa på kollektiva färdmedel och placera bostäder och arbetsplatser så att det möjliggör kollektivt resande.

### • Regionbuss och tåg

Gävle har en relativt stor pendling. Nettopendlingen är dock bara cirka 1000 personer per dag d v s det är 1.000 fler som pendlar in till Gävle än som pendlar från Gävle varje dag. De största pendlingsströmmarna går mellan Gävle och Sandviken.

De kollektiva pendlingsmöjligheterna är en mycket viktig del för Gästrikeregionen och dess tillväxt. Snabba och effektiva transporter med kollektiva färdmedel bidrar också till att nå ett hållbart samhälle.

Till Sandviken sker den kollektiva pendlingen främst med buss (buss nr 41), men även pendling med tåg förekommer.



Gävle är en relativt platt och kompakt stad vilket gör att förutsättningarna för att gå och cykla är bra. Vi har också ett relativt väl utbyggt nät av gång- och cykelvägar.

Resandet med buss nr 41 har varit relativt konstant de senaste åren. Till övriga delar av regionen sker mycket av resandet med tåg. På längre avstånd har tåget många fördelar gentemot bussen, främst när det gäller restid. Till och från Gävle finns bra förbindelser med tåg men det finns många förbättringar att göra.

Regionaltågstrafiken norrut, längs Ostkustbanan och Norra Stambanan, i X-Trafiks regi har ökat kraftigt i samband med att trafikupplägget förändrades 2001 och tros kunna fortsätta öka. X-Trafik kör i dag även några turer hela vägen till Sundsvall. Kapaciteten på Ostkustbanan tillåter dock i dagsläget ingen större utökning av trafiken.

Tåg i Bergslagens trafik (trafik mot Falun) har också växt sedan starten 2001. Ett nytt stationsläge i höjd med Länsjukhuset skulle kunna bidra till ytterligare resandeökningar.

Upplands Lokaltrafik har börjat köra några turer med Upptåget till Gävle. När kapaciteten mellan Gävle och Uppsala förbättrats och dubbelspår byggts hela vägen kan trafiken utökas kraftigt.

Taxeförändringar och samarbete över länsgränserna öppnar även upp för resenärer att åka längre sträckor med regionaltåg i konkurrens med fjärrtågstrafiken (SJ). Det viktigaste för utvecklingen av järnvägen är dock att öka kapaciteten på banorna. Ökad kapacitet innebär att restiderna kan sänkas, tidhållningen förbättras och därmed öka turtätheten och skapa nya trafikupplägg.

När det gäller persontrafiken är det också viktigt med tillgängligheten till resecentrum där kollektivtrafikslagen samverkar. Byten mellan tåg och buss måste kunna göras smidigt för att hela resan ska

fungera. Gävle har en nackdel här genom att stadsbussarnas centrumhållplats inte ligger i anslutning till järnvägsstationen.

På godssidan är det viktigt att förbättra tillgängligheten till järnvägsnätet för industrin och därigenom bidra till att flytta över gods från lastbil till järnväg. Det bästa är att lokalisera industrier i direkt anslutning till järnvägen men det är även viktigt med bra tillfartsvägar till terminaler och industrispår.

### • Sjöfart

Gävle Hamn är en så kallad allmän hamn som hanterar alla sorters gods i bulkform, petroleum/oljeprodukter, containere eller projektlast. Totalt passerade 4,65 miljoner ton Gävle Hamn år 2006.

Gävle Hamn är bra placerad geografiskt. Den har relativt kort inseglingsrännan och stort producerande upptagningsområde samt kommer att få en bättre tillgänglighet till Uppland och Stockholm i och med nya E4:an. Närheten till Baltikum och Ryssland är viktig och något som Gävle Hamn jobbar på att förbättra ytterligare.

I Gävle Hamn har containertrafiken på senare tid vuxit sig stark och trenden är att containertrafiken kommer öka ytterligare.

En av de viktigaste frågorna för hamnen är att deras kunder kan komma till och från hamnen på ett bra sätt, vilket innebär att det är viktigt att järnvägstransporter och biltransporter fungerar.

Hamnen är en viktig motor i regionen. En positiv utveckling av hamnverksamheten drar företag till regionen vilket ger arbete och därmed en positiv utveckling för regionen och Gävle.

#### • Flygtrafik

De flyg som trafikerar Gävle flygplats i dag är sjukhustransporter i form av förflyttningar av patienter och organ-donationer, charterflyg av hockeylag och andra idrottlag, taxifyg samt att Lantmä-teriverket använder flygplatsen för att ta flygfoton.

Kommunfullmäktige beslutade för ett antal år sedan att flygplatsen ska vara kvar men inte trafikeras av reguljärflyg. Ut-veckling av verksamheten ska ske inom de befintliga områdena.

## Övergripande analys av förbättringspotential

### Syfte

I detta avsnitt jämförs nuläget med den vision och de mål som beskrivs i tidigare kapitel. Jämförelsen görs i form av en bedömning av hur långt ifrån målen vi är i dag (bristanalys). Alla mål som presenteras i målkapitlet bidrar vart och ett på sitt sätt till en hållbar utveckling. Syftet med bedömningen är att ge en bild av bristens storlek, vilka påverkansmöjligheter kommunen har samt storleksordningen på de ekonomiska resurser som krävs. Förutom detta ger bedömningen en bild av rådande trend d v s huruvida utvecklingen sker i riktning mot målen eller ej, samt den allmänna acceptans bland invånarna som målet har. Denna bedömning har vi kallat strategisk bedömning och mer att läsa om detta finns i bilaga 2.

Tillsammans med den SWOT-analys som beskrivits tidigare utgör detta grunden till åtgärdsförslagen inom de olika insatsområden som beskrivs närmare i del 2 av trafikstrategin.

**Som en sammanfattning följer en lista här bredvid med en översiktlig beskrivning av de viktiga behov som behövs för att avhjälpa bristerna, vilka framkom av bristanalysen.**

### Stadens Karaktär

För att gynna tillväxt i form av nya invånare och verksamheter i en hållbar stad krävs att tillkommande bebyggelse och verksamheter i första hand lokaliseras så att transportbehoven blir låga samtidigt som stads- och tätortsmiljöerna görs än mer attraktiva.

### Transportsystemet

En förutsättning för en attraktiv och väl fungerande stad är att det finns ett effektivt och väl fungerande transportsystem. De största satsningarna som görs i framtiden måste, om målen ska nås, göras inom järnväg, buss- och GC-nät. Det går dock inte att bortse från att mycket av resor och transporter sker med bil. Samtidigt som åtgärder görs för att minska biltrafiken kan det även bli nödvändigt att bygga ut och rusta upp biltrafiknätet, för att på så sätt sprida trafik. Det man då också måste vara medveten om är att nya vägar nästan alltid skapar mer trafik totalt sett.

### Trafikens omfattning

De motoriserade transportvolymerna kan inte fortsätta att växa och allra helst borde de minska, räknat per invånare. Transportsystemet måste därför utvecklas med nya och förbättrade alternativ för hållbart resande och hållbara transporter.

### Tillgänglighet

Förbättrad tillgänglighet behövs för att uppnå en rättvisare och mer jämställd fördelning av transportmöjligheter. Ökad tillgänglighet skulle också totalt sett kunna bidra till ett minskat transportbehov. Tillgänglighet är därför centralt i arbetet för ett hållbart transportsystem.

### Trygghet

Trygghet är ett självklart mål och bristande trygghet i stadsmiljön begränsar många i deras val av transportmedel och/eller målpunkt. Kunskapen om vilka åtgärder som bäst leder till ökad trygghet är dock begränsad och måste därför ges ökad uppmärksamhet framöver. Helhetssyn är viktigt i detta sammanhang.

### Miljö

Minskad biltrafik påverkar den omgivande miljön i form av sänkta bullernivåer och bättre luftkvalité.

### Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten är långt ifrån hållbar och många åtgärder återstår för att vi ska närma oss nollvisionen, att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor.

*Inom många områden är vi redan i dag på väg åt rätt håll, men inte inom alla. Trafikarbetet med bil ökar, andelen gods som transporteras på järnväg minskar, de hälso- och klimatpåverkande utsläppen ökar och man känner sig mer och mer otrygg i staden. Det är de fyra områden där trenden bedöms vara mest negativ. Det finns även områden där vi är på rätt väg men utvecklingen sker inte tillräckligt snabbt. Sådana områden är att öka resandet med kollektivtrafiken och cykeltrafiken samt göra den mer tillgänglig och säker.*



I trafik- och stadsplanering är det klokt att söka efter robusta lösningar som kan följa framtida förändringar på ett bra sätt.

## Principer för trafik- och stadsplanering

Vi står inför en osäker framtid, men vi kan ana att bland annat ökad klimatpåverkan och högre oljepriser kommer att väsentligt ändra förutsättningarna för transportsystemet.

I detta läge är det klokt att söka efter ”robusta lösningar” som klarar av att hantera framtida förändringar på ett rimligt och bra sätt utan att senare behöva vidta mer drastiska åtgärder.

**Tillgänglighet, god miljö, transportkvalitet, regional utveckling, en säker trafik, god hälsa och ökad jämställdhet är viktiga begrepp för ett hållbart transportsystem.**

Att slå fast ett antal grundläggande principer som bör gälla för den kommande trafik- och stadsplaneringen i Gävle ger en tydlig inriktning på det framtida arbetet och är samtidigt utgångspunkter för hur man bör välja bland och arbeta med de åtgärder som föreslås inom respektive insatsområde.

### Sådana principer ska vara:

- ✓ Tillgänglighet ska gälla före rörlighet som planeringsparadigm.
- ✓ Trafiken utgör vårt största miljöproblem och planeringen måste inriktas på att lösa detta problem.
- ✓ Fyrstegsprincipen – som innebär att påverkan på resbehovet och effektivisering av trafiksystemet prövas som alternativ till utbyggnad – skall vara vägledande för all trafik- och stadsplanering.

- ✓ Försök att starta processer inte bara projekt.
- ✓ För in tanken på ständiga förbättringar, genom ledningssystemtänkande.
- ✓ Planera alltid utifrån en helhetssyn.

Erfarenheterna visar också att för att påverka transportvolymerna och negativ miljöpåverkan är det nödvändigt att samverka och vidta åtgärder på regional nivå.

## Insatsområden

Hittills har vi presenterat trafikstrategins olika mål grupperade under respektive TRAST-aspekt.

I del 2 av trafikstrategin (handlingsplaner) kommer målen och de åtgärder som föreslås att grupperas utifrån insatsområden som ligger närmare kommunens organisation och det dagliga arbetsverksamhetsområden. Samma mål kan då påverkas inom olika insatsområden.

### De insatsområden som föreslås i detta läge är:

- ✓ Samhällsplanering och fysisk miljö
- ✓ Kollektivtrafik
- ✓ Cykel- och mopedtrafik
- ✓ Gångtrafik
- ✓ Personbilstrafik
- ✓ Verksamhetens transporter
- ✓ Centrumtrafik

**Förutom dessa finns även en stödform inom vilken åtgärder kan göras som spänner över flera insatsområden:**

- ✓ Mobility management

Mobility management kan ses som mjukvaran (attityd- och beteendepåverkan) som gör att vi får bättre utnyttjande av hårdvaran (fysiska åtgärder). Det handlar om att på olika sätt effektivisera användandet av infrastrukturen.

## 4-stegsprincipen

*Fyrstegsprincipen innebär att man försöker hitta en lösning på problemet i steg 1 innan man går vidare till steg 2 o.s.v.*

1. Åtgärder som kan påverka behovet av transporter och val av transportsätt.
2. Åtgärder som effektiviserar befintligt vägnät.
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder.
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

# Konsekvenser

## *Trafikstrategin*

### *– strategier men inte åtgärder*

Trafikstrategin (del 1) omfattar mål att arbeta mot för att uppnå ett hållbart transportsystem i Gävle. Den omfattar också förslag på insatsområden inom vilka man bör göra insatser för att nå målen. Del 1 av trafikstrategin omfattar dock inte åtgärder och är inget åtgärdsprogram. Handlingsplaner, åtgärdsprogram och konkreta projekt är nästa steg (del 2), d v s efter det att del 1 av trafikstrategin förankrats och beslutats behöver strategin få påverka och förverkligas genom åtgärder i såväl befintlig verksamhet som nya projekt.

Detta gör det svårt att kvantifiera och bedöma konsekvenser av trafikstrategin. Utfallet beror så att säga på insatsen, ju större insats desto större effekt. Insatsen består av både ekonomiska insatser men även av förmågan och viljan att låta trafikstrategin få bli styrande för olika beslut. Oavsett ambitionsnivå bör dock trafikstrategin kunna fungera som vägledning i många delar av den kommunala verksamheten. Det är också det som är ett av dess huvudsakliga syften.

Det är viktigt att betona vikten av helhetssyn. Trafikstrategin med de olika insatsområdena ska ses som en helhet där de olika delarna kompletterar varandra. Det är alltså inte lämpligt att ställa insatsområdena mot varandra och välja bland dem, istället handlar det om att hitta en bra balans mellan dem och se till att de i samverkan leder till åtgärder som ger en bra måluppfyllelse totalt sett.

## *Nås målen om trafikstrategin används som vägledning?*

Som nämns ovan kommer måluppfyllelsen att bestämmas av den ambitionsnivå med vilken trafikstrategin tillämpas. Frågan i rubriken kan alltså i nuläget inte

besvaras på ett tillfredställande sätt. Visst kan trafikstrategin vara en vägledning för det dagliga arbetet inom kommunens olika delar som den ser ut i dag. Om alla arbetar mot samma mål har vi kommit en bit på vägen mot att nå ett hållbart transportsystem. Om arbetet sker systematiskt och samordnat inom hela kommunen och tillsammans med organisationer, näringsliv och medborgare i och utanför kommunen kommer målen att nås på ett snabbare och mer effektivt sätt. Det bästa är alltså ett fortsatt arbete med att tillsammans ta fram handlingsplaner för hur målen ska nås. Trafikstrategin ska ligga till grund för detta arbete.

## *Ekonomi*

De ekonomiska konsekvenserna av trafikstrategin är lika svåra att bedöma som andra konsekvenser. På kort sikt kan ekonomiska insatser behöva göras, men mycket av de åtgärder som kan komma i fråga bör rymmas i den ordinarie budgeten. I många av insatsområdena kan åtgärder där samarbete med andra organisationer ingår komma i fråga. Samarbete inom olika åtgärder bör då också betyda samarbete ekonomiskt. På lång sikt bör dock ett systematiskt och samordnat arbete leda till besparingar inom många områden.

## *Vad händer om vi fortsätter som i dag?*

Den bedömning av pågående trender som görs i kapitlet "Övergripande analys av förbättringspotential" för respektive mål ser relativt positiv ut.

Fortsätter vi som i dag kommer trafikarbetet med bil att fortsätta öka och då framförallt med den tunga trafiken. Nationellt pekar Vägverkets prognoser för vägtransportsektorns utveckling på att trafiken kommer att fortsätta växa fram till



Fortsätter vi som i dag kommer trafiken och därmed också utsläppen och bullret att öka.

åtminstone 2020 och förmodligen längre än så. Detta leder till ökade utsläpp av koldioxid och energianvändningen inom transportsektorn ökar, trots att fordonen blir energieffektivare och användningen av ickefossila bränslen ökar.

Den ökade trafiken leder också till ökat buller och ökad trängsel och enligt en prognos som gjordes år 2004 på tekniska kontoret kommer Gävles nuvarande trafiknät inte att klara den ökning som förutspås om inget görs. Störningar i kollektivtrafiken till följd av ökat antal bilar kan till exempel få stora konsekvenser för kostnaden för kollektivtrafiken med nedskärningar i utbudet som följd.

På övriga målområden (trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet) är det uppenbart att en sådan stor ökning av trafiken som Vägverkets prognoser visar (en ökning med omkring 25 procent till år 2025) kommer i konflikt med de flesta av de uppsatta målen. Nu kan dock större trender som ökade oljepriser och klimatpåverkan komma att påverka denna utveckling väsentligt, men det är uppenbart att något måste göras för att knuffa på utvecklingen i rätt riktning.

# Fortsatt arbete

I detta kapitel ges förslag till hur genomförandet av trafikstrategin kan gå till. Syftet är att underlätta tillämpning och användning så att utvecklingen steg för steg går i riktning mot vision och mål. Ska detta lyckas krävs att många aktörer såväl inom som utanför den kommunala organisationen görs delaktiga. Väl förankrade målsättningar, bra organisation och en tydlig struktur för arbetet underlättar genomförandet. Det gör det också lättare att styra och utveckla verksamheten.

## Förslaget omfattar följande delar:

- ✓ Ledning, organisation och ansvar.
- ✓ Planering och genomförande.
- ✓ Uppföljning och utveckling.
- ✓ Dialog, samråd och redovisning.

För vart av ett av dessa ges både en allmän beskrivning och ett konkret förslag.

## Ledning organisation och ansvar

Trafikstrategin del 1 är som tidigare betonats just en strategi där principer, prioriteringar och andra överväganden diskuteras.

Åtgärder ingår alltså inte, men förhoppningen är ändå att trafikstrategin ska vara vägledande för åtgärder och verksamhet inom trafik, fysisk planering, exploatering, stadsutveckling etc, i Gävle. Den är på så sätt ett viktigt styrinstrument och tillsammans med till exempel översiktsplan och stadsbyggnadsprogram ett slags ram för verksamheten.

För att trafikstrategin ska kunna fungera på detta sätt föreslås att ansvarsfördelning, ledningsansvar etc, läggs fast och görs tydligt. Även viktiga rutiner som säkerställer att trafikstrategin tillämpas behöver läggas fast och förankras hos alla berörda.

Detta ger en ansvarsfördelning och struktur som underlättar tillämpningen och utan dessa delar finns risk för att trafikstrategin att inte bli det levande styrinstrument som är avsett.

## Följande föreslås avseende "Ledning, organisation och ansvar":

- ✓ **Kommunstyrelsen och Mark-, Miljö- och Planberedningen** har det samlade ansvaret för hela trafikstrategin. Omprioriteringar och stora avsteg ifrån trafikstrategins inriktning bör beslutas Kommunstyrelsen.
- ✓ **Byggnads- och Miljönämnden** har samordningsansvaret för insatsområdena rörande samhällsplanering. **Tekniska nämnden** har samordningsansvaret för övriga insatsområden. Samordningsansvaret innebär att dessa nämnder skall ha överblicken och ansvara för att det sammantagna arbetet inom ett insatsområde rör sig i rätt riktning. Däremot betyder det inte att hela ansvaret för arbetet inom ett insatsområde vilar på den samordnade nämnden
- ✓ **Cheferna för Bygg- och Miljöförvaltningen och Tekniska kontoret** har det övergripande ansvaret för att trafikstrategin tillämpas, sprids och utvecklas. I detta ansvar ligger bland annat att i budget- och verksamhetsplanering föreslå en inriktning där tillgängliga resurser används på ett sätt att verksamheten bidrar till ökad måluppfyllelsen för trafikstrategins samtliga mål.
- ✓ **Tjänstemännen** har det praktiska ansvaret för genomförandet av trafikstrategin som helhet. I detta ansvar ingår att löpande bevaka trafikstrategins användning och funktion, synpunkter, behov av omprioriteringar, omvärldsförändringar

etc. Uppföljning av trafikens utveckling (indikatorer), redovisning av resultat/ måluppfyllelse för den politiska ledningen samt att föreslå förändringar är också viktiga arbetsuppgifter.

- ✓ **Den befintliga arbetsgruppen** för trafikstrategin föreslås finnas kvar med uppgift att verka för tillämpning, användning och spridning av trafikstrategin. Arbetsgruppen bör också kunna föreslå och genomföra åtgärder, diskutera problem och behov av förändringar. Ett viktigt syfte med arbetsgruppen är också att underlätta informationsspridning mellan de tjänstemän på olika avdelningar som i första hand arbetar praktiskt med åtgärder som är berörda av trafikstrategin.

- ✓ Varje insatsområde bör ha en **särskilt ansvarig** som "bevakar" utvecklingen för sitt område. De ansvariga för insatsområdena utgörs förslagsvis av arbetsgruppen ovan. I detta ansvar ingår att bistå tjänstemän i det praktiska ansvaret ovan (omvärldsbevakning, uppföljning, föreslå åtgärder etc).

- ✓ För tillämpning och beaktande av trafikstrategins principer, råd och prioriteringar har **alla berörda** ett ansvar. Detta innebär att i ordinarie verksamhet eller projekt handla utifrån trafikstrategin när så är relevant. Trafikstrategin berör i första hand arbete inom gata/park och fysisk planering/stadsplanering men även inom till exempel exploatering, miljö- och hälsa, näringslivsfrågor och centrumutveckling finns viktiga tillämpningar.

Förslaget ovan omfattar främst verksamhet i den kommunala organisationen. Även andra behöver dock göras delaktiga i trafikstrategins genomförande, till exempel samarbetspartners hos X-trafik, Vägverket, Polisen, Näringslivet etc. Trafikstrategin behöver därför spridas och diskuteras med dessa aktörer. Även de entreprenörer som anlitas och utför uppdrag och projekt bör genom sin verksamhet bidra till trafikstrategins måluppfyllelse vilket förmodligen innebär både att ställa krav vid upphandling och att informera/utbilda.

### Planering och genomförande

Flera synergieffekter kan uppstå när ett stort antal åtgärder genomförs samtidigt. Flera av de föreslagna åtgärderna kan vara sådana att de på olika sätt samverkar med andra åtgärder. Det är också så

att man ofta får en betydande ökning av den allmänna medvetenheten, vilket kan ge positiva beteendeförändringar, genom att de många olika åtgärderna ökar uppmärksamheten.

En viktig princip kan läggas till de övriga: principen om ständiga förbättringar, det som japanerna i kvalitetssammanhang kallar Kaizen. Ett hållbart transportsystem blir naturligtvis aldrig färdigt. Det finns alltid sådant som ytterligare kan förbättras. Därför bör denna viktiga princip byggas in i arbetet redan från början.

Erfarenheterna visar att det många gånger kan vara lämpligt med ett ”mellansteg” innan transportstrategin integreras i kommunens befintliga verksamhet. Detta innebär att skapa en tvärorganisation mellan berörda förvaltningar, med en nämnd/förvaltning som huvudansvarig, men där berörda parter från flera förvaltningar igår i styrgrupp och arbetsgrupp. Syftet är att ta fram/säkerställa lämpligt arbetssätt, ta fram gemensamma åtgärdsförslag och förslag på hur mål och indikatorer ska följas upp. Detta arbetssätt kan förenkla strategiarbetet och säkerställa att alla delar i strategin integreras på ett lämpligt sätt i den dagliga verksamheten.

Inom varje insatsområde bör därför en eller flera arbetsgrupper tillsättas. Arbetsgrupperna kommer att bestå av personer från kommunen, statliga verk, näringslivet, andra organisationer och eventuellt allmänhet.

Arbetsgrupperna ska arbeta fram åtgärdsförslag och handlingsplaner för att nå målen som satts upp i trafikstrategin. Dessa handlingsplaner utgör sedan delar i en gemensam handlingsplan för hela trafikstrategin.

Trafikstrategin förväntas som tidigare sagts fungera som vägledning i planering och genomförande av den kommunala verksamheten, både i löpande verksamhet och i olika projekt. Trafikstrategin innebär alltså inte bara att ett antal nya åtgärder eller projekt ska genomföras utan att befintlig verksamhet ska genomföras på ett sätt så att målen så långt som möjligt uppnås.

Den strategiska bedömningen visade att den nuvarande trenden på många sätt är positiv (se kapitel ”Övergripande analys av förbättringspotential”). Det är därför inte troligt att trafikstrategin kräver en helt ny inriktning på befintliga verksamheter utan det som behövs är vissa

omprioriteringar och justeringar. Det kan dock vara värdefullt att nu när trafikstrategin är ny låta genomlysas och utvärdera hur väl befintlig verksamhet är i linje med trafikstrategin.

### Verksamhet som föreslås utvärderas särskilt utifrån trafikstrategin är:

✓ Driftsåtgärder inom gatu- och trafikområdet – det vill säga vinterväghållning, sopning, belysning, beläggningsåtgärder etc. Denna verksamhet är en del av väghållningsansvaret och utgör en stor del av total budget till gator och trafik. Genom ökad målstyrning av denna dagliga verksamhet kan drift- och underhållsåtgärder, direkt och indirekt, bidra till att nå målen i trafikstrategin.

✓ Årlig investeringsbudget – är den nu planerade inriktningen lämplig utifrån målen i trafikstrategin? Finns det behov av ändrad inriktning? Eller kan ökad måluppfyllelse och nytta uppnås genom att planerade investeringar justeras eller kompletteras på något sätt?

✓ Plan- och exploateringsverksamheten – i fysiska planer och program är det viktigt att hänsyn tas till trafikstrategin och på längre sikt är det i det som byggs nytt som det finns störst möjlighet att påverka utvecklingen. Ett sätt att praktiskt använda trafikstrategin kan till exempel vara att utveckla en särskild ”TRAST-checklista” som sedan används i varje planprojekt.

Även för trafikstrategin behövs återkommande planering, det vill säga att planera hur avstämningar, möten, informationsspridning, uppföljning etc ska ske. Det kan vara lämpligt att göra en årsplan som sedan är utgångspunkt för det kommande årets verksamhet. Det är lämpligt att samordna denna med övrig verksamhetsplanering.

Att söka och delta i projekt blir ett allt viktigare sätt att finansiera kommunal verksamhet.

Det kan till exempel vara EU-projekt, Klimatinvesteringsprogram (KLIMP) eller olika former av forsknings- och demonstrationsprojekt. Den egna resursinsatsen kan på så sätt utökas genom att få del av olika projektbidrag. Trafikstrategin kan bli en viktig utgångspunkt för att delta i sådana projekt och för att få medel till åtgärder som annars inte skulle kunna genomföras.

## Förslag

### Verksamhet som föreslås utvärderas särskilt utifrån trafikstrategin är:

#### ✓ Driftsåtgärder inom gatu- och trafikområdet

- vinterväghållning, sopning, belysning, beläggningsåtgärder m.m. Genom ökad målstyrning kan drift- och underhållsåtgärder, direkt och indirekt, bidra till att nå målen i trafikstrategin.

#### ✓ Årlig investeringsbudget

- är den lämplig utifrån målen i trafikstrategin? Kan ökad måluppfyllelse och nytta uppnås genom att planerade investeringar justeras eller kompletteras på något sätt?

#### ✓ Plan- och exploateringsverksamheten

- i fysiska planer och program är det viktigt att hänsyn tas till trafikstrategin. Ett sätt att praktiskt använda trafikstrategin kan till exempel vara att ta fram en ”TRAST-checklista”.



## Uppföljning och utveckling

En välkänt talesätt är att ”det man inte mäter kan man inte förändra”. Det ligger mycket i det. Information och kunskap är nödvändigt för att kunna ta rätt beslut. Att planera och genomföra uppföljningar samt att utveckla strategin i förhållande till uppsatta mål kommer därför att bli en viktig del i det fortsatta arbetet med trafikstrategin. En del av nulägesbeskrivningen har baserats på en indikatorstabell (se bilaga 2) som i hög grad har utformats så att en återkommande uppföljning underlättas. På detta sätt förväntas kunskapen om aktuell utveckling och måluppfyllelse kunna hållas aktuell till rimlig kostnad.

### Följande aktiviteter föreslås för uppföljning och utveckling:

- ✓ Uppdatera indikatorlistan – Indikatorlistan uppdateras en gång per år eller när data finns tillgängliga. Nyckeltal som är mera resurskrävande att ta fram har längre intervall men samtliga bör uppdateras åtminstone vart femte år. Till varje nyckeltal bör finnas en rutin som beskriver hur nyckeltalet tagits fram (källa, urval etc).
- ✓ Uppdatera strategisk bedömning – Brister och pågående trender i den

strategiska bedömningen uppdateras en gång per år.

- ✓ Utvärdera resultatet – Utifrån indikatorlistan och den strategiska bedömningen utvärderas om vi har nått närmare våra mål, om trenderna går åt rätt håll och om bristerna har blivit mindre. Dessutom görs en enkel bedömning av om eventuella negativa resultat beror på bristande tillämpning av strategin eller på brister i strategierna.
- ✓ Utveckla trafikstrategin – Utvärderingen av resultatet ligger till grund för kommande års verksamhetsplanering samt för eventuella justeringar av strategins inriktning.

Utöver denna övergripande uppföljning bör särskilda projekt eller åtgärder som genomförs till följd av trafikstrategin följas upp särskilt. Sådan uppföljning är viktig för att kunna utvärdera projektens nytta och effektivitet men också för att ge ökad kunskap om vilken betydelse sådana projekt har för måluppfyllelsen i stort. Det kan också omfatta uppföljning av olika exploateringsprojekt för att se hur till exempel biltrafiken och kollektivtrafikresandet utvecklats jämfört med vad som antogs i planskedet.

## Förslag

### till aktiviteter för uppföljning och utveckling.

- ✓ **Uppdatera indikatorlistan**  
– Indikatorlistan uppdateras en gång per år eller när data finns tillgängliga.
- ✓ **Uppdatera strategisk bedömning**  
– Brister och pågående trender i den strategiska bedömningen uppdateras en gång per år.
- ✓ **Utvärdera resultatet**  
– Utifrån indikatorlistan och den strategiska bedömningen utvärderas om vi har nått närmare våra mål.
- ✓ **Utveckla trafikstrategin**  
– Utvärderingen av resultatet ligger bland annat till grund för kommande års verksamhetsplanering.

# Sammanfattning

## Bakgrund

Att utveckla en hållbar och attraktiv stad handlar om att ha ett helhetsperspektiv samtidigt som många parter är involverade i utvecklingsarbetet.

Trafiksystemet är en av flera komponenter som stödjer och bidrar till utvecklingen av en attraktiv och hållbar stad. När vi pratar om hållbarhet i Gävle menar vi hållbart inom alla hållbarhetsaspekter; socialt, ekonomiskt och ekologiskt.

Trafikstrategin är det dokument som ska visa Gävle kommuns väg mot ett hållbart transportsystem dvs beskriva den riktning som kommunen vill ge arbetet med trafikfrågorna de kommande åren.

### Syftet med trafikstrategin är i huvudsak tudelat:

- ✓ Att utgöra en sammanhållande strategi för hur trafiken bör utvecklas för att man ska uppnå ett hållbart och attraktivt samhälle utifrån de tre hållbarhetsaspekterna
- ✓ Att utgöra ett dokument som på ett enhetligt sätt samlar trafikfrågorna under ett paraply och tydliggör dessa i sammanvägningen med andra intressen i planeringen.

### Trafikstrategin består av två delar:

**Del 1** (denna del) motsvarar strategidelen, det vill säga formulering om vad man vill uppnå i form av vision och mål för transportsystemet. Den beskriver också övergripande ansvarsfördelningen i det fortsatta arbetet med trafikstrategin.

**Del 2** är en övergripande handlingsplan med förslag på åtgärder som syftar till att uppnå målen i del 1 av trafikstrategin. Del 2 kommer att arbetas fram under hösten 2007 och våren 2008.

Utifrån detta kan man sedan utarbeta mer detaljerade verksamhetsplaner från år till år.

## Vision och mål

Visionen för ett hållbart transportsystem år 2025 beskriver en framtid där transportsystemet har utvecklats mer hållbart än idag.

Det kan tyckas som om detta är en utopi och visst kommer det fortfarande år 2025 kvarstå brister, men det kommer också att uppstå nya behov samtidigt som gamla försvinner.

Visionen är viktig för den ger oss en tydlig riktning, men en hållbar utveckling av transportsystemet är mera en ständigt pågående process än ett tillstånd som kan uppnås. Mål, medel och åtgärder behöver löpande omprövas.

Till visionen hör ett antal mål (totalt 22 st) som är satta utifrån bland annat nationella, regionala och kommunala mål, pågående trender samt påverkansmöjlighet på lokal nivå.

### Tillsammans omfattar målen sju områden (de så kallade TRAST-aspekterna):

1. Stadens karaktär
2. Transportsystemet
3. Trafikens omfattning
4. Tillgänglighet
5. Trygghet
6. Miljö
7. Trafiksäkerhet

Möjligheten att uppfylla målen beror bland annat på stadens lokala och regionala förutsättningar.

Både de lokala och regionala utvecklingsplanerna bör stämmas av mot dessa mål för att säkerställa en utveckling i hållbar riktning. Trafikstrategin är ett komplement till all övrig planering i kommunen t ex översiktsplanen.

## Förbättringspotential

Utifrån rådande förutsättningar i kombination med de mål som satts upp har

bland annat följande brister och möjligheter till förbättringar identifierats:

### Stadens Karaktär

För att gynna tillväxt i form av nya invånare och verksamheter i en hållbar stad krävs att tillkommande bebyggelse och verksamheter i första hand lokaliseras så att transportbehoven blir låga samtidigt som stads- och tätortsmiljöerna görs än mer attraktiva.

### Transportsystemet

För att uppnå det hållbara transportsystemet är det viktigt att prioritera gång-, cykel och kollektivtrafik, liksom andra miljöanpassade transportmedel.

### Trafikens omfattning

De motoriserade transportvolymerna kan inte fortsätta att växa och allra helst borde de minska, räknat per invånare. Transportsystemet måste därför utvecklas med nya och förbättrade alternativ för hållbart resande och hållbara transporter.

### Tillgänglighet

Förbättrad tillgänglighet behövs för att uppnå en rättvisare och mer jämställd fördelning av transportmöjligheter. Ökad tillgänglighet skulle också totalt sett kunna bidra till ett minskat transportbehov. Tillgänglighet är därför ett centralt begrepp i arbetet för ett hållbart transportsystem.

### Trygghet

Trygghet är ett självklart mål och bristande trygghet i stadsmiljön begränsar många i deras val av transportmedel

och/eller målpunkt. Kunskapen om vilka åtgärder som bäst leder till ökad trygghet är dock begränsad och måste därför ges ökad uppmärksamhet framöver.

## Miljö

Minskad biltrafik påverkar den omgivande miljön i form av sänkta bullernivåer och bättre luftkvalité.

## Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten är långt ifrån hållbar och många åtgärder återstår för att vi ska närma oss nollvisionen, att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor.

## Ansvar och genomförande

I det fortsatta arbetet med att uppnå ett hållbart transportsystem är det viktigt att behålla en helhetssyn.

I del 2 av trafikstrategin ska en övergripande handlingsplan sammanställas genom att åtgärder och handlingsplaner för respektive insatsområde som valts - samhällsplanering, gångtrafik, cykel- och mopedtrafik, kollektivtrafik, personbilstrafik, verksamheters transporter och centrumtrafik – tas fram av brett sammansatta arbetsgrupper från olika delar av samhället, inte bara inom kommunen.

**Att nå ett hållbart transportsystem är inget Gävle kommun klarar av på**

**egen hand, alla - medborgare, företag, organisationer med flera - måste hjälpas åt. Kommunen kan dock agera som initiativtagare och pådrivare samt ge förutsättningar för att andra aktörer ska kunna bidra.**

Då detta är ett kommunövergripande arbete bör det samlade ansvaret för hela trafikstrategin ligga på kommunstyrelsen.

Omprioriteringar och stora avsteg från inriktningen bör beslutas av kommunstyrelsen.

Samordningsansvaret för handlingsplaner och konkret arbete bör dock ligga på de olika berörda nämnderna och då främst Byggnads- och Miljönämnden och Tekniska nämnden.

## Medverkande



Denna trafikstrategi har tagits fram genom ett samarbete mellan tjänstemän från Tekniska kontoret (TK), Bygg- och Miljöförvaltningen (B&M) och Kommunledningskontoret (KLK), den så kallade arbetsgruppen.

Helena Werre, Projektledare, Trafik och Parker (TK)

Marie Wallström, Trafikplanerare, Trafik och parker (TK)

Angelica Persson, Trafikingenjör, Trafik och Parker (TK)

Gösta Nordqvist, Trafikingenjör, Trafik och Parker (TK)

Emma Nordebo, Landskapsarkitekt, Trafik och Parker (TK)

Mats Pierrou, Exploateringsingenjör, Mark och exploatering (TK)

Helena Olsson, Miljöutredare, Fysisk planering (B&M)

Thobias Nilsson, Planingenjör, Fysisk planering (B&M)

Lars Westholm, Miljösamordnare, Övergripande planering, (KLK)

Till stöd och hjälp har vi också haft konsulter från Trivector Traffic AB. De har hjälpt till med att lägga upp arbetet och hålla spåret. Ansvarig där har varit Jan Hammarström. Trivector har stor samlad erfarenhet av arbete med trafikstrategier i många olika kommuner.



**Gävle**  
KOMMUN

Gävle kommun, 801 84 Gävle  
Tfn 026-17 80 00 (vx), Fax 026-12 54 56  
[gavle.kommun@gavle.se](mailto:gavle.kommun@gavle.se)  
[www.gavle.se](http://www.gavle.se)